Hein, Werner

Die königsberger straßenbahnen, in ihrer...

Königsberg

1915

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 53

Hein, Werner, 1889-
Die königsberger strassenbahnen, in ihrer geschichtlichen entwicklung und kommunalen bedeutung. Königsberg, Leupold, 1915.
202 p. fold. table. 22 cm.

Thesis, Königsberg.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm   REDUCTION RATIO: 10:1   IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 11-3-97   INITIALS: AP

TRACKING # : 28534

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Hein, Werner

Die königsberger straßenbahnen, in ihrer geschichtlichen entwicklung und kommunalen...

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

_____ Page(s) missing/not available: ______

_____ Volume(s) missing/not available: ______

_____ Illegible and/or damaged page(s): ______

_____ Page(s) or volume(s) misnumbered: ______

_____ Bound out of sequence: ______

_____ Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from: ______

X Other: (1) unnumbered foldout between page 132-133

_____ Inserted material: ______

TRACKING#: MSH28534

Die Königsberger Straßenbahnen

in ihrer geschichtlichen Entwicklung und kommunalen Bedeutung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

in der

hohen Philosophischen Fakultät

der

Königl. Albertus-Universität zu Königsberg i. Pr.

vorgelegt von

Werner Hein

aus Königsberg i. Pr.



Königsberg i. Pr. — 1915.

Buchdruckerei R. Leupold.

Gedruckt mit Genehmigung
der Philosophischen Fakultät der Königl. Albertus-Universität
zu Königsberg i. Pr.

Referent: Professor Dr. Gerlach.

Meinem lieben Vater
in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Literatur.

R. van der Borght: Das Verkehrswesen. Leipzig 1894.
K. Hilse: Handbuch der Straßenbahnkunde. München und Leipzig 1892/93.
G. Eger: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juni 1892. Hannover 1897.
Geschäftsberichte der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.
Verwaltungsberichte der städtischen elektrischen Straßenbahn zu Königsberg i. Pr.
Geschäftsberichte der „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“.
H. Großmann: Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens, beleuchtet am Werdegange der Dresdener Straßenbahnen. Dresden 1903.
E. Buchmann: Die Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung Berlins. Berlin 1910.
A. Sinner: Die Düsseldorfer Straßenbahnen. Borna-Leipzig 1906.
W. Sternberg: Das Verkehrsgewerbe Leipzigs. Jena 1904.
Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte. Breslau 1890/1912.
P. Mombert: Die Gemeindebetriebe in Deutschland. Leipzig 1908.
G. Neuhaus: Die Gemeindebetriebe der Stadt Königsberg i. Pr. Leipzig 1910.
E. Busse: Die Gemeindebetriebe Münchens. Leipzig 1908.
F. Hermes: Finanzierung und Rentabilität deutscher Straßenbahnen. Jena 1909.
L. Weiß: Die Tarife der deutschen Straßenbahnen, ihre Technik und wirtschaftliche Bedeutung. Karlsruhe 1904.
Statistisches Jahrbuch für Königsberg i. Pr. Königsberg 1909/12.
Aktenmaterial des statistischen Amts zu Königsberg i. Pr.
P. Mombert: Die deutschen Stadtgemeinden und ihre Arbeiter. Stuttgart 1902.

P. Mombert: Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten der Düsseldorfer Straßenbahn. Leipzig 1902.

K. H. Döscher: Zur Lage des im Münchener Straßenverkehrsgewerbe beschäftigten Personals. Leipzig 1902.

Hoempke: Die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe in Posen. Leipzig 1902.

F. Deichen: Die Straßenbahnen Deutschlands als Objekte der Gemeindewirtschaft. Berlin 1898.

„ Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland. Tübingen 1899.

K. Kob: Welche Bedeutung hat der Gemeindebetrieb gegenüber dem Privatunternehmen in Deutschland? Königsberg 1912.

Die Königsberger Tageszeitungen.

Einleitung.

Bei dem schnellen Wachstume unserer Großstädte spielen die Straßenbahnen in deren wirtschaftlichem Leben eine mit jedem Jahre wachsende Rolle. Dafür liefert die äußerst rasche Ausdehnung der Straßenbahnnetze den sichtbarsten Beweis. Die erste Straßenbahn in Deutschland war die Pferdebahnlinie in Berlin vom Brandenburger Tore nach Charlottenburg, die am 22. Juni 1865 eröffnet wurde; an sie reihten sich bald darauf Hamburg im Jahre 1866 und Stuttgart 1868. Durch die Kriegsunruhen entstand dann eine kurze Pause im Bahnbau, der nach dem glorreichen Ausgange des Feldzuges ein um so glänzenderer Aufschwung folgte. In jedem Jahre kamen neue Bahnlinien hinzu; 1872 Leipzig, Frankfurt a. M., Dresden, Hannover; 1873 Danzig; 1875 Wiesbaden; 1876 Düsseldorf, Elberfeld-Barmen, Bremen, München, Metz; 1877 Karlsruhe, Köln, Breslau, Kassel, Magdeburg; 1878 Mannheim, Straßburg, Ingolstadt; 1879 Pyrmont, Stettin; 1880 Chemnitz, Potsdam, Posen, Aachen; 1881 Bremerhafen, Lübeck, Augsburg, Königsberg i. Pr. Nach Verlauf von 20 Jahren seit dem Kriege gab es bereits Straßenbahnen in mehr als 60 deutschen Städten.

Die rege Betätigung auf diesem Gebiete erfuhr im letzten Vierteljahrhundert noch insofern eine lebhafte Förderung, als allgemein die elektrische Zugkraft eingeführt wurde, wodurch sich die Fahrgeschwindigkeit erheblich erhöhte. Bis zum Jahre 1890 waren es zwei Großstädte, die mit der Elektrisierung der Straßenbahnen

vorgingen: Groß-Lichterfelde bei Berlin 1881 und Frankfurt a. M. 1884. Diesen schlossen sich die meisten großen Städte in schneller Reihenfolge an: 1891 Halle; 1892 Gera und Bremen; 1893 Hannover, Remscheid, Dresden, Breslau, Essen, Chemnitz; 1894 Dortmund, Hamburg, Lübeck, Gotha, Zwickau, Erfurt, Mühlhausen i. E., Barmen, Plauen i. V., Bochum; 1895 Hagen, Altenburg, Königsberg i. Pr. Neben der größeren Fahrgeschwindigkeit war der Hauptgrund für die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes die ziemlich bedeutende Verminderung der Zugkosten. Diese hat zur Folge gehabt, daß die Zahl der Pferdebahnlinien gegenwärtig eine äußerst geringe ist und sich immer mehr verkleinert.

Heutzutage gibt es keine Großstadt von Bedeutung mehr, die nicht ihr Straßenbahnnetz hat; jede ist vielmehr bestrebt, seine Ausdehnung von Jahr zu Jahr zu vergrößern. Die Straßenbahnen sind in der heutigen Zeit die Hauptverkehrsadern innerhalb der Großstädte; sie sind innig mit dem Wirtschaftsleben der Gemeinden verknüpft, und beide gehen in vieler Beziehung Hand in Hand.

I. Geschichtlicher Teil.
(Gründung und Entwicklung.)

A. Die Zeit des Monopolbetriebes durch eine Gesellschaft.
(Ausschließlicher Pferdebahnbetrieb.)

Königsberg, die größte Stadt des deutschen Ostens, erkannte frühzeitig die Notwendigkeit einer Straßenbahn für die Hebung seines Verkehrs und für seine weitere räumliche Ausdehnung als Großstadt. Schon bald nach dem französischen Kriege, im Jahre 1876, traten mehrere Unternehmer an die Stadtverwaltung von Königsberg mit dem Ersuchen heran, ihnen die Erlaubnis zum Bau und Betriebe einer Pferdeeisenbahn in Königsberg zu erteilen. Diesem Projekte stand die Stadtverwaltung günstig gegenüber und begann infolgedessen mit zwei Unternehmern aus Charlottenburg Verhandlungen anzuknüpfen, die auch die Abfassung eines bindenden Vertrages zum Ergebnis hatten. Der Polizeipräsident wollte die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer Pferdeeisenbahn aber nur dann erteilen, wenn vorher eine genügende Straßenverbreiterung vorgenommen würde. Hierfür sollte ein Beitrag von 100000 Mark aufgebracht werden, über dessen Zahlung die beiden Parteien sich nicht einigen konnten. Daher unterblieb der geplante Bau einer Pferdeeisenbahn vorläufig.

Doch das andauernde Fortschreiten der Bebauung der Stadt machte das Bedürfnis einer Straßenbahn bald immer fühlbarer. Deshalb sahen sich die städtischen Körperschaften veranlaßt, dem Straßenbahnprojekte wieder

näher zu treten. Da sie selbst den Bau und den Betrieb der Bahn auf eigene Kosten nicht unternehmen wollten, beschlossen sie am 26. August 1880, zum Zwecke des Baues einer Pferdeeisenbahn eine Submission für Bau-Unternehmer auszuschreiben. Die Bahn sollte vom Ostbahnhofe nach dem Steindammer Tore führen und die nachstehenden Straßen und Plätze berühren: Ostbahnhof, Klapperwiese, Sattlergasse, Vordere Vorstadt, Grüne Brücke, Kneiphöfische Langgasse, Krämerbrücke, Altstädtische Schuhgasse, Windgasse, Danziger Keller, Gesekusplatz, Steindamm. Die hauptsächlichsten Bedingungen für die Erteilung der Konzesssion waren folgende:

> Die Unternehmer hatten mindestens ein Kapital von 100000 Mark zur Verbreiterung der Altstädtischen Schuhgasse herzugeben, eine Kaution von 10000 Mark zu hinterlegen, binnen drei Monaten die polizeiliche Konzession nachzuweisen, an bestimmten Stellen die Anlage für zwei Gleise zu ermöglichen und sechs Monate nach dem Abschlusse des Kontraktes mit dem Bau fertig zu sein. Auch sollten die Unternehmer verpflichtet sein, sich dem von der Polizei festzusetzenden Tarif für Benutzung der Bahn zu unterwerfen. Bei Nichterteilung der polizeilichen Konzession sollte der Kontrakt hinfällig sein. Schließlich mußte in den Vertrag noch die Bestimmung aufgenommen werden, daß die Gleise nach einer bestimmten Reihe von Jahren in den Besitz der Stadt übergehen sollten.

Da aber der Ankauf und der Abbruch der Häuser in der Altstädtischen Schuhgasse behufs Verbreiterung der Straße mit erheblichen Schwierigheiten verbunden war, so sollte die Bahn, um eine längere Verzögerung zu vermeiden, zuerst nur vom Bahnhofe bis zur Krämerbrücke und dann mit einer Unterbrechung vom Gesekusplatze bis zum Steindammer Tore weiter gebaut werden.

Auf die Ausschreibung dieser Submission, die im November 1880 stattfand, ging bei dem Magistrate eine beträchtliche Anzahl von Anträgen und Meldungen ein. Doch erhoben die meisten Unternehmer gegen einzelne gestellte Bedingungen Einwendungen, von deren Abstellung sie ihre Offerten abhängig machten. Nur die Charlottenburger Firma Reymer & Masch wollte laut ihres Angebotes vom 28. Januar 1881 auf die Submissions-Bedingungen ohne Einschränkung eingehen. Da die Inhaber durch viele sehr gute Zeugnisse ihre Solidität und ihre Leistungsfähigkeit nachweisen konnten, der Stadt auch nach jeder Richtung hin ausreichende Garantie für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen boten, so stellte der Magistrat am 22. Februar 1881 bei der Stadtverordnetenversammlung den formellen Antrag, sich mit dem Inhalte der Bedingungen vom 26. August 1880 betreffend den Bau einer Pferdeeisenbahn und mit dem Abschlusse eines Vertrages auf Grund dieser Bedingungen mit den Herren Reimer und Masch gemäß ihrer Offerte vom 28. Januar 1881 einverstanden zu erklären und ihnen unter den im Kontrakte speziell festgesetzten Bedingungen die Konzession zum Bau der projektierten Pferdeeisenbahn zu erteilen. Die Stadtverordnetenversammlung nahm diesen Antrag mit einem später zu erwähnenden Zusatz zu § 4 des Vertrages an. Daraufhin wurde am 3. März 1881 zwischen der Stadtverwaltung und den Unternehmern Reymer und Masch ein endgültiger Vertrag abgeschlossen, der, gestützt auf die Bedingungen vom 26. August 1880, folgende Bestimmungen festsetzte:

> Den Unternehmern Reymer und Masch wird die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer Pferdeeisenbahn auf die Dauer von 40 Jahren erteilt. Die Frist beginnt mit dem Tage der Zustimmung der Stadtverwaltung zu der polizeilichen Konzession. Die

Stadtverwaltung behält sich jedoch das Recht vor, nach Ablauf von 20 Jahren und nach vorangegangener einjähriger Kündigungsfrist gegen Ersatz des Wertes jederzeit die Bahnanlagen und den Wagenpark mit Ausschluß des Pferdematerials in ihr Eigentum übernehmen zu dürfen. Dieser Wert soll durch die Entscheidung zweier Sachverständiger, von denen jede Partei einen zu stellen hat, festgestellt werden. Können sich die beiden Sachverständigen über den Wert nicht einigen, so soll der Ausspruch eines Obmannes entscheiden, den auf Antrag der Stadtverwaltung die derzeitige höchste Staats-Eisenbahnbehörde in Königsberg zu ernennen hat.

Nach Ablauf der vierzigjährigen Konzessionsfrist fallen die in die Straßen eingelegten Schienen ohne jede Entschädigung an die Stadtverwaltung.

Als Sicherstellung für ordnungsmäßige Anlage und regelrechten Betrieb der Bahn haben die Unternehmer eine Summe von 10000 Mark als Kaution bei der Stadthauptkasse zu hinterlegen.

Die Unternehmer verpflichten sich ferner, von dem zu erzielenden Reingewinne als Abgabe an die Stadt 25 Prozent desjenigen Überschusses zu zahlen, der sich nach Verzinsung des Aktienkapitals mit 6 Prozent ergibt. Behufs Feststellung dieses Betrages ist die Stadtverwaltung berechtigt, jederzeit Einsicht in die Geschäftsbücher der Firma zu nehmen und die Einnahmen zu kontrollieren.

Außerdem erklären sich die Unternehmer bereit, für die Verbreiterung der Altstädtischen Schuhgasse einen Betrag von 100000 Mark beizutragen, sowie auch in Zukunft die Kosten für alle Straßenverbreiterungen zu übernehmen, welche die Polizeibehörde auf Grund von Pferdebahnbauten verlangen sollte.

Die Bedingungen setzten weiter fest, daß die Unternehmer es ohne jeden Anspruch auf Entschädigung dulden müssen, wenn die Stadtverwaltung in den von der Pferdebahn durchfahrenen Straßen Arbeiten jeder Art, die von ihr für nötig befunden werden, vornehmen läßt, selbst wenn diese eine zeitweise Unterbrechung des Pferdebahnbetriebes bedingen sollten. Ebenso müssen sie sich ohne jeden Ersatzanspruch alle Schädigungen der Bahnanlage durch etwa später auszuführende Kreuzungen oder durch Verlegungen von Gas-, Wasser-, Kanal-, Telegraphen- und anderen Leitungen gefallen lassen; sie sind vielmehr dazu verpflichtet, diese Schäden sofort auf eigene Kosten beseitigen zu lassen. Ferner sind die Unternehmer in diesem Falle gehalten, die Anlage der Bahn, falls es die veränderten lokalen Verhältnisse verlangen, nach Anweisung der Stadtverwaltung auf eigene Kosten wieder herzustellen oder zu verändern. Die Gleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Oberfläche der Straßenzüge angelegt werden. Auch muß der Straßenkörper innerhalb der Gleise und ebenso auf einer Entfernung von 0,60 Metern außerhalb der Schienenaußenkante von den Unternehmern stets in einem solchen Zustande erhalten werden, wie ihn der übrige Bestand der Straßen erfordert. Eine Verpflichtung zur Reinhaltung der von der Pferdebahn durchfahrenen Straßen von Schnee und Eis übernimmt die Stadtverwaltung nicht.

Der Vertrag genehmigte zunächst nur die Bahnlinie vom Ostbahnhofe nach dem Steindammer Tore; in § 4 wurde jedoch bestimmt, daß der Stadtverwaltung, wenn sie die Ausdehnung der Pferdeeisenbahn auch auf andere im Vertrage nicht genannte Straßen für zweckmäßig halten würde, das Recht zustehen sollte, den Bau

dieser Strecken auszuführen oder einer anderen Gesellschaft zu übertragen, falls es die Unternehmer nicht etwa vorzögen, den Bau selbst zu übernehmen. Nach diesen Bestimmungen sollte also der Firma Reymer & Masch bezüglich der weiteren Ausdehnung des Straßenbahnnetzes ein Prioritätsrecht zustehen, wenn sie sich mit den aufzustellenden Bedingungen einverstanden erklärte. Da aber die Stadtverwaltung damals gerade mit der Ostpreußischen Südbahn in betreff des Baues einer Pferdebahn im Speicherreviere in Verhandlungen stand, die ausschließlich zur Güterbeförderung bestimmt sein sollte, so war in dem Vertrage, um etwaigen späteren Prozessen vorzubeugen, zu § 4 folgender Zusatz gemacht worden: Ausgenommen sind die von anderen Eisenbahn-Gesellschaften etwa zu bauenden Speicherbahnen. Wenn über den Bau neuer Straßenbahnlinien mit der Firma Reymer & Masch eine Einigung nicht erzielt werden konnte, so hatte diese es sich ohne Anspruch auf Entschädigung gefallen zu lassen, daß im Falle der Anlage einer Straßenbahn durch eine andere Gesellschaft ihre Linie von dieser gekreuzt würde. Dieser Fall ist aber zunächst nicht eingetreten; die Unternehmer und später als deren Nachfolger die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft haben es vielmehr verstanden, ihre Monopolstellung im Straßenbahnbetriebe bis zum Jahre 1895 zu behaupten.

Schon am 15. April 1881 erteilte die Stadtverwaltung der Firma Reymer & Masch in einem Nachtrage die Genehmigung zum Bau der Aushilfslinie Kneiphöfische Tränkgasse, Köttelbrücke, Magisterstraße, sowie zur Fortführung der bewilligten Linie über Vordere Vorstadt, Hintere Vorstadt bis zur Kronenstraße. In einem weiteren Vertrage wurde den Unternehmern am 26. April 1881 von der Stadtverwaltung die Konzession zum Bau

und Betriebe einer Pferdeeisenbahn für Poststraße, Junkerstraße, Münzplatz, Französische Straße, Bergplatz, Roßgärter Markt und Königstraße bis zum Königstore erteilt. Allerdings mußten sie sich damit einverstanden erklären, für die nötige Straßenverbreiterung 25 Prozent der Kosten zu tragen und hierfür eine Kaution von 40 000 Mark bei der Stadthauptkasse zu hinterlegen. Auch wurde den Unternehmern Reymer und Masch auf Grund eines Gesuchs am 14. April 1881 von der Landesdirektion der Provinz Ostpreußen der Bau einer Straßenbahnlinie vom Steindammer Tore bis Luisenwahl genehmigt.

Am 29. April 1881 erfolgte die Erteilung der polizeilichen Konzession für die Linie Bahnhof—Steindammer Tor, so daß dem Bau einer Straßenbahn vom Bahnhofe bis nach Luisenwahl nun nichts mehr im Wege stand. Infolgedessen begann man sofort am 1. Mai mit der Schienenlegung auf dem Steindamm und am 16. Mai auf den Hufen. Die Arbeiten wurden so beschleunigt, daß bereits am 26. Mai 1881 der Straßenbahnverkehr auf der Strecke Poststraße—Steindamm—Hufen bis zur Flora eröffnet werden konnte. Am 5. Juni folgte die Teilstrecke Kronenstraße, Hintere Vorstadt, Vordere Vorstadt, Grüne Brücke, Kneiphöfsche Langgasse bis zur Krämerbrücke. Um einen regelmäßigen Betrieb der Straßenbahn auch während des Öffnens der Grünen Brücke zu ermöglichen, bauten die Unternehmer außer der Linie über die Grüne Brücke noch die Nebenlinie über die Köttelbrücke, und zwar durch die Kneiphöfische Tränkgasse, Köttelgasse, Köttelbrücke, Magisterstraße. Diese Strecke wurde am 11. Juni 1881 während des Öffnens der Grünen Brücke zum ersten Male befahren. Am 8. Juni erhielten die Unternehmer die polizeiliche Konzession für die Strecke: Poststraße—Junkerstraße—Münz-

platz—Französische Straße—Bergplatz—Roßgärter Markt —Königstraße bis zum Königstore. Sofort wurde mit dem Bau dieser Linie begonnen, und dieser wurde derartig gefördert, daß die Bahn schon am 29. Juni in Betrieb gesetzt werden konnte. Wegen der Enge der Poststraße durften indessen die Pferdebahnwagen nicht bis unmittelbar an den Steindamm fahren, sondern mußten bis zur Verbreiterung der Poststraße am Postgebäude halten. Ferner wurde am 16. Juli 1881 die Teilstrecke Windgasse, Gesekusplatz, Steindamm bis zum Steindammer Tore eröffnet. Der Betrieb auf dieser Strecke wurde aber am 2. Oktober desselben Jahres bis zur endgültigen Freigabe der Altstädtischen Schuhgasse wieder eingestellt, da sich die Linie als wenig rentabel erwies.

Gleich beim Beginne des Bahnbaues hatten die Unternehmer um die Genehmigung gebeten, bis zur Verbreiterung der Altstädtischen Schuhgasse den Betrieb auch auf der unverbreiterten Straße aufnehmen zu dürfen. Der Polizeipräsident und ebenso der Regierungspräsident hatten sie freigegeben. Der Oberpräsident erhob hiergegen jedoch Einspruch, weshalb der Regierungspräsident die Entscheidung des Ministers des Innern anrief. Dieser trat der Bestimmung des Oberpräsidenten bei; auch auf eine erneute Bitte des Regierungspräsidenten, diese Entscheidung insoweit abzuändern, daß der Betrieb wenigstens versuchsweise und widerruflich gestattet werden dürfe, erklärte der Minister, daß die Altstädtische Schuhgasse vor der Verbreiterung für den Straßenbahnverkehr nicht freigegeben werden könne.

Inzwischen war das Straßenbahnunternehmen von der Firma Reymer & Masch an eine Aktiengesellschaft in Berlin verkauft worden. Die Unternehmer hatten sich nämlich in dem Gründungsvertrage mit der Stadtverwaltung die Berechtigung vorbehalten, mit Zustimmung

der Stadtverwaltung alle in dem Vertrage enthaltenen Rechte und Pflichten an andere Unternehmer oder Gesellschaften abtreten zu dürfen, falls diese sich den Vorschriften und Verordnungen, die über diesen Gegenstand bestanden, unterwerfen würden. Im Sommer des Jahres 1881 teilten die Unternehmer der Stadtverwaltung mit, daß sie gemäß den festgesetzten Vertragsbedingungen ihre Rechte und Pflichten an eine Berliner Aktiengesellschaft abzutreten gedächten. Am 3. Mai 1881 hatte sich nämlich in Berlin unter der Firma „Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft" eine Aktiengesellschaft gebildet, die am 6. Mai 1881 in das Gesellschaftsregister beim Königlichen Amtsgericht I Berlin unter Nr. 7812 eingetragen wurde.

Der Zweck der Aktiengesellschaft war:

1. Der Erwerb derjenigen Rechte zur Erbauung und zum Betriebe von Pferdeeisenbahnen in und bei Königsberg i. Pr., welche den Eisenbahn-Bauunternehmern Reymer & Masch durch die Konzession des Magistrats zu Königsberg i. Pr. vom 3. März 1881 verliehen worden waren.
2. Die Erbauung, beziehentlich der Erwerb und der Betrieb der in den vorgedachten Konzessionen bezeichneten Linien.
3. Der Erwerb und die Ausnutzung von Konzessionen für andere Linien in und außerhalb Königsbergs.

Die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft übernahm es hierauf, das Straßenbahnnetz Königsbergs zweckentsprechend auszubauen. Den Bau selbst mußte sie aber den Unternehmern Reymer & Masch übertragen, da diese sich in dem Vertrage mit der Gesellschaft ausdrücklich das Recht vorbehalten hatten, alle in Königsberg oder in einem Umkreise von einer Meile zu errichtenden Straßenbahnlinien gegen eine Entschädigung von 80000 Mark für den Kilometer bauen zu können. Zunächst eröffnete sie am

16. Oktober 1881 die Teilstrecke Ostbahnhof, Klapperwiese, Vorstädtische Sattlergasse, Vordere Vorstadt und führte die Linie Bahnhof — Krämerbrücke ein. Allerdings durften die Straßenbahnwagen zunächst nicht bis unmittelbar an den Ostbahnhof heranfahren, sondern mußten vor der Gleisüberführung der Ostpreußischen Südbahn halten. Die Reststrecke konnte erst am 15. Dezember 1881 dem Verkehre übergeben werden. Am 27. April 1882 nahm die Gesellschaft den Betrieb auf der Linie Windgasse—Steindammer Tor wieder auf. Als am 16. Mai 1882 nach erfolgter Regulierung der Altstädtischen Schuhgasse endlich auch diese für den Straßenbahnverkehr freigegeben wurde, führte die Gesellschaft die beiden Linien: Kronenstraße—Steindammer Tor und Bahnhof—Steindammer Tor ein, die jetzt ohne Unterbrechung befahren werden konnten.

Am Schlusse des ersten Betriebsjahres wurden folgende 4 Linien betrieben:

1. Poststraße—Hufen,
2. Kronenstraße—Steindammer Tor,
3. Königstor—Poststraße,
4. Bahnhof—Steindammer Tor.

Am 15. Oktober 1882 ließ die Gesellschaft die Strecke Bahnhof—Steindammer Tor wieder eingehen und stellte dafür einen Pendelbetrieb zwischen dem Ostbahnhofe und der Vorderen Vorstadt her, der den Anschluß an die Vorstadtlinie bewerkstelligen sollte. Diesen Pendelbetrieb ließ man jedoch am 23. Oktober wieder fallen und führte dafür die Strecke Bahnhof—Windgasse ein. Als dann im Frühjahre 1885 an der Nordseite des Königlichen Schlosses ein neuer Straßenzug entstanden und mit Schienen belegt war, wurde die Bahnhoflinie bis zum Königstore verlängert und durch folgende Straßen weiter geführt: Windgasse, Gesekusplatz, Schloßstraße, Münzplatz, Französische Straße, Bergplatz, Roßgärter Markt, Königstraße bis zum Königstore. Schon am 17. August 1882 hatte die Stadtverordnetenversammlung der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die Konzession für die Strecke Poststraße—Paradeplatz—Torfmarkt (Stadttheater) erteilt; doch wurde mit ihrem Bau erst im Anfange des Jahres 1886 begonnen. Nach ihrer Vollendung wurde im Frühjahre desselben Jahres die neue Linie Kronenstraße—Poststraße—Torfmarkt eröffnet. Am 15. Juli 1886 erhielt die Gesellschaft von der Polizei die Konzession für die beiden Linien Torfmarkt—Hintertragheim—Rhesastraße und Roßgärter Markt—Vorder-Roßgarten—Hinter-Roßgarten bis zur Schwanengasse (Roßgärter Tor). Sogleich nahm die Gesellschaft die Strecke Roßgärter Markt—Schwanengasse in Bau und eröffnete am 15. November 1886 die Strecke Heumarkt—Poststraße—Schwanengasse. Infolgedessen ging die jetzt überflüssige Linie Poststraße—Königstor an diesem Tage ein. Die letzte konzessionierte Strecke Torfmarkt—Rhesastraße wurde im Frühjahre 1887 fertiggestellt und am 10. Juni dem Betriebe übergeben. Nach ihrer Vollendung wurden jetzt folgende 5 Linien betrieben:

1. Poststraße—Hufen (Weißes Schild),
2. Kronenstraße—Steindammer Tor (Grünes Schild),
3. Ostbahnhof—Königstor (Gelbes Schild),
4. Roßgärter Tor—Heumarkt (Rotes Schild),
5. Kronenstraße—Rhesastraße (Rot-grünes Schild).

Die Strecke Torfmarkt—Rhesastraße war die letzte, welche die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft innerhalb der Wallumschließung Königsbergs anlegte. In der Folgezeit war ihre Haupttätigkeit auf die Erschließung der Vororte Königsbergs durch den Bau neuer Straßenbahnlinien gerichtet.

Während nämlich die Gesellschaft über die bisher genehmigten Linien immer in kurzer Zeit zu einem Einverständnis mit der Stadtverwaltung gekommen war,

gelang es ihr trotz jahrelanger Verhandlungen nicht, über eine Linie, und zwar die nach dem Sackheim, eine Einigung zu erzielen. Die Benachteiligung dieses Stadtteils versetzte den Magistrat schließlich in die Notwendigkeit, unter eigener Regie eine Straßenbahn dahin zu bauen. Dadurch entstand ein Konkurrenzbetrieb zwischen Stadt und Privatgesellschaft, welcher der Erweiterung des Pferdebahnnetzes innerhalb der Stadt mit einem Schlage ein Ziel setzte.

B. Die Zeit des Konkurrenzbetriebes durch die Gesellschaft und die Stadtverwaltung.
(Gemischter Betrieb).

In das Pferdebahnnetz Königsbergs war einer der volkreichsten Stadtteile, der Sackheim, nicht eingeschlossen worden; die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft war anfangs geneigt, auch diese Strecke zu bauen. Auf ihr Gesuch, ihr die Konzession für die Linie Windgasse—Sackheim zu erteilen, faßte die Stadtverordnetenversammlung am 15. August 1882 jedoch folgenden Beschluß:

> Die projektierte Pferdebahnlinie Windgasse — Sackheim wird genehmigt, aber nur unter der Bedingung, daß die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft 25 Prozent der Kosten zur Herstellung einer Parallelstraße zur Löbenichtschen Langgasse und zu allen sonstigen noch erforderlich werdenden Straßenverbreiterungen auf der fraglichen Linie trage und als Anzahlung bei der Stadthauptkasse sofort 40000 Mark hinterlege.

Unter diesen Umständen lehnte die Gesellschaft den Bau der Strecke ab, erklärte sich indessen bereit, der Stadt für die Erteilung der Konzession eine einmalige Abfindungssumme von 20000 Mark zur beliebigen Verwenduug zu zahlen. Dieses Anerbieten nahm die Stadtverordnetenversammlung am 23. August 1882 an, jedoch

mit dem Zusatze, daß der Gründungsvertrag mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft dahin abgeändert werde, daß diese als Abgabe an die Stadt an Stelle der im Gründungsvertrage vereinbarten 25 Prozent von dem über 6 Prozent des Aktienkapitals erzielten Reingewinne fortan einen gewissen Teil der Bruttoeinnahmen zahlen solle. Diese Bedingung lehnte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft glatt ab, und der Bau der geplanten Pferdebahnlinie unterblieb.

Um sich eine Übersicht über die Ausdehnung des Betriebes auf dieser wie auch auf einigen anderen fraglichen Linien zu verschaffen, beschloß die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, dort zunächst den Omnibusverkehr aufzunehmen. Am 6. Juli 1883 erhielt sie die polizeiliche Konzession, gemäß den in der neuen Verordnung für das Königsberger Omnibus-Fuhrwesen vom 28. April 1883 aufgestellten Grundsätzen folgende Linien befahren zu dürfen:

1. Gesekusplatz, Kantstraße, Prinzessinstraße, Junkerstraße, Paradeplatz, Torfmarkt, Mittel-Tragheim bis zum Schützenhause;
2. Windgasse, Altstädtische Langgasse, Löbenichtsche Langgasse, Katholische Kirchenstraße, Sackheim rechte Straße bis zur ersten Wallstraße.

Am 8. September 1883 wurde die Omnibusstrecke Gesekusplatz — Schützenhaus eröffnet, aber schon am 2. Oktober desselben Jahres wieder eingestellt, da sie beim Publikum wenig Anklang fand. Dafür wurde am 3. Dezember 1883 der Omnibusverkehr auf der Linie Windgasse—Sackheim bis zur ersten Wallstraße aufgenommen und in der Zeit vom 19. September 1884 bis zum 1. Dezember desselben Jahres sogar bis zum Waisenhausplatze ausgedehnt. Neben diesen beiden erwähnten

Linien wurde am 21. Dezember 1884 bis zum 1. April 1885 von der Gesellschaft noch eine Omnibuslinie durch die Straßen: Brodbänkenstraße, Domstraße, Lindenstraße, Weidendamm, Brückenstraße, Viehmarkt geführt. Der Omnibusbetrieb erwies sich aber als sehr unrentabel; deshalb sah sich die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft bewogen, ihn im Frühjahr 1886 endgültig einzustellen.

Durch diesen Beschluß waren die Einwohner des langgestreckten Stadtteils Sackheim wieder ohne jede bequeme Verbindung mit den Verkehrsmittelpunkten der Stadt. Da sie infolge dieser Abgeschlossenheit ein fast ländliches Dasein führen mußten, traten sie wiederholt mit Petitionen an die Stadtverwaltung heran, in denen sie um den Bau einer Straßenbahn nach dem Stadtinnern baten.

Die städtischen Körperschaften knüpften deshalb von neuem Verhandlungen mit der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft über die Erteilung der Konzession für die Sackheimlinie an. Diese lehnte aber den Bau der Strecke ab, da sie es für zu schwierig hielt, die Linie durch die enge Löbenichtsche Langgasse zu führen, die durchschnittlich 10,12 Meter, an der engsten Stelle sogar nur 8,10 Meter breit war. Man überschätzte in jener Zeit im allgemeinen die Schwierigkeiten, eine Straßenbahn durch enge, verkehrsreiche Straßen zu legen. Führte man trotzdem eine Linie durch eine enge Straße, so wollte man den Verkehrsstörungen dadurch begegnen, daß man die Bahn, allerdings oft auf direktes Verlangen der Polizeibehörde, eingleisig baute. Hierbei übersah man aber, daß gerade durch die eingleisige Anlage eine Unsicherheit in die Ordnung des Wagenverkehrs gebracht wurde, da die Fuhrwerke nun nicht immer das Rechtsfahren durchführen konnten, sondern oft durch die Straßenbahn davon abgelenkt wurden.

Infolge dieser Schwierigkeiten wollte sich auch kein anderer Unternehmer bereit finden, die von den städtischen Körperschaften vorgeschlagene Linie Sackheim—Pillauer Bahnhof zu bauen und zu betreiben, besonders, da diese Strecke allein als zu wenig rentabel angesehen werden mußte. Eine wesentliche Einnahme bot nur der Verkehr nach dem Pillauer Bahnhofe im Sommer, und hier auch nur hauptsächlich an den Sonntagen. Um diesen Vorteil genügend ausnutzen zu können, bedurfte man eines verhältnismäßig großen Wagenparks mit dementsprechendem Depot. In der übrigen Zeit des Jahres würden aber die Wagen zum größten Teile unbenutzt dastehen, eine Tatsache, die natürlich Zinsverluste mit sich bringen mußte.

Die Bewohner des unter der Verzögerung leidenden Stadtteiles ließen aber nicht ab zu petitionieren, so daß die städtischen Körperschaften sich gezwungen sahen, der Frage näher zu treten, die Bahn auf eigene Kosten zu bauen und sie vorläufig auch in eigene Verwaltung zu übernehmen. Nach einigen Vorverhandlungen wurde am 25. und 26. April 1893 beschlossen, eine elektrische Straßenbahn von der Augustastraße nach dem Pillauer Bahnhofe mit 1 Meter-Spur auf städtische Kosten zu erbauen und in eigener Regie zu betreiben. Zur Betriebskraft wählte man die elektrische Energie, weil man auf diese Weise den Betrieb an das städtische Elektrizitätswerk anlehnen konnte, dessen Betriebsspannung 440 bis 600 Volt betrug, eine Spannung, die für den Betrieb einer elektrischen Bahn bequem ausreichte. Auch glaubte die Stadtverwaltung, durch diese Art des Betriebes den Verkehrsbedürfnissen am besten genügen zu können, weil durch sie eine größere Geschwindigkeit und eine ruhige Fahrt erzielt werden konnte. Die 1 Meter-Spur hatte man infolge ihrer großen Vorteile für enge Straßen

gewählt, da man dadurch die Möglichkeit hatte, kleinere Krümmungsradien anwenden zu können, und weil bei ihr die äußere Schiene zirka 0,75 Meter vom Bordsteine entfernt ist, während die Entfernung bei der Vollspur (1,435 Meter) nur 0,50 Meter beträgt. Das enge Gleise liegt außerdem wagerechter, d. h. der Höhenunterschied in der Lage der beiden Schienen wird durch die Querneigung der Straße nicht so groß wie bei der Vollspur. Allerdings brachte die 1 Meter - Spur den Nachteil, daß ein Überführen der Wagen der städtischen Straßenbahn auf die Linien der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft unmöglich war, da diese die Vollspur (1,435 Meter) hatten. Auch sah man sich dadurch gezwungen, falls man später den Straßenbahnbetrieb einheitlich gestalten wollte, die Normalspurstrecken unter erheblichen Kosten in die 1 Meter-Spur umzuwandeln. Dieser Übelstand trat dann auch im Sommer 1901, als die Pferdebahnlinien in städtischen Besitz übergingen, recht unangenehm hervor, da infolge des Umbaues fast der ganze Straßenbahnbetrieb mehrere Wochen hindurch daniederlag oder nur auf Teilstrecken betrieben werden konnte. Von großer Bedeutung für die Weiterentwicklung der Königsberger Straßenbahn war aber der Beschluß der Stadtverwaltung, alle Bahnlinien von vornherein zweigleisig zu bauen, wobei man von der richtigen Erkenntnis ausging, daß gerade in sehr verkehrsreichen und beschränkten Straßen durch die zweigleisige Anlage besser auf die Regelung des Wagenverkehrs eingewirkt werden könne.

Gleich nach Verabschiedung der Vorlage durch die Stadtverordnetenversammlung wurde bei dem Regierungspräsidenten das Genehmigungsgesuch auf Grund des Kleinbahngesetzes eingereicht; aber erst am 28. Juli 1894 konnte die Erteilung erlangt werden. Der hauptsächlichste Grund für diese Verzögerung war der Einspruch

des Kurators der Königlichen Albertus - Universität, der durch den Betrieb der Bahn störende Einflüsse auf die feinen magnet-elektrischen Meßinstrumente des physiologischen Laboratoriums befürchtete. Zwar hatte das Elektrizitätswerk durch Rechnung und Versuch erwiesen, daß solche störende Einflüsse infolge der Lage des Instituts höchst unwahrscheinlich seien; doch wurde der Einspruch erst infolge eines Gutachtens des Geheimrats Professor Slaby - Berlin zurückgezogen. In diesem wurde vorgeschlagen, die Rückleitung des Stromes in den Schienen durch ein mit diesen verbundenes Kupferseil von zirka 30 Quadratmillimeter Querschnitt zu verstärken, um den Austritt sogenannter vagabundierender Ströme in das umgebende Erdreich und damit die Quelle derartiger Einflüsse zu beseitigen. Mit diesem Vorschlage erklärte sich der Vorsteher des physiologischen Laboratoriums einstweilen einverstanden, stellte aber die Bedingung, daß der Querschnitt dieses Seils, falls trotzdem Störunngen eintreten sollten, nachträglich auf 100 Quadratmillimeter verstärkt werden müsse. Um die größeren Kosten einer späteren Verstärkung zu vermeiden, entschloß sich die Stadtverwaltung, sofort ein Seil von 100 Quadratmillimetern Querschnitt zu verlegen.

Die Arbeiten und Lieferungen zu dem Bau der Bahn waren schon vorher vergeben, und zwar das Schienenmaterial an den „Phönix“ in Ruhrort, die oberirdische Leitung, die Lieferung der Wagen und der Dampfdynamos an die Allgemeine Elektrizitäts - Gesellschaft zu Berlin. Nach der Erteilung der Konzession konnte daher mit dem Bahnbau sofort begonnen werden, und es wurde ermöglicht, schon am 31. Mai 1895 die Teilstrecke Neuer Markt—Pillauer Bahnhof, und am 22. Juni 1895 die ganze Strecke Pillauer Bahnhof—Augustastraße dem Verkehr zu übergeben.

Diese Straßenbahnlinie war eine der ersten in Deutschland, die auf Kosten der Stadtgemeinde erbaut, und „die erste Straßenbahn in Deutschland, die in städtischer Regie betrieben wurde".

Infolge dieser Tatsache ist es von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung, an der Hand der Entwicklung des Königsberger Straßenbahnwesens zu erfahren, welchen Erfolg dieser erste Versuch einer Kommune, Straßenbahnen in eigene Regie zu nehmen, für sie gehabt hat. Die finanziellen Ergebnisse der Strecke Pillauer Bahnhof—Augustastraße waren äußerst günstig. Daher hielten es die städtischen Körperschaften für zweckmäßig, der Frage der Kommunalisierung der Königsberger Straßenbahn näher zu treten, und setzten eine gemischte Kommission ein, die prinzipiell darüber verhandeln sollte,

„ob und unter welchen Bedingungen der Bau und Betrieb elektrischer Bahnen von der Stadtgemeinde an Unternehmer vergeben werden sollte".

Die Beratungen des gewählten Ausschusses führten zu folgenden Beschlüssen:

1. Die gemischte Kommission hält es nicht an der Zeit, den Betrieb elektrischer Straßenbahnen an Privatunternehmer zu vergeben;
2. den städtischen Behörden wird die Erwägung empfohlen, wie eine Verbindung des städtischen Schlachthofes mit der Stadt herzustellen sei;
3. den städtischen Behörden wird ferner die Erwägung empfohlen, welche Straßen im städtischen Interesse und in dem der Bewohner einzelner Stadtteile mit Bahnen in eigener Regie zu belegen sind.

Diesen Beschlüssen traten die städtischen Körperschaften unter dem 24. und 29. Oktober 1895 bei. Hiermit war die Kommunalisierung der Königsberger Straßenbahn angebahnt worden; es bildete fortan ein Hauptbestreben der Stadt, möglichst alle Linien in ihre Hand zu bekommen. Dadurch hatte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ihre Monopolstellung im Straßenbahnbetriebe endgültig eingebüßt, und es begann ein Konkurrenzkampf zwischen Stadt und Gesellschaft, der schließlich zur Aufsaugung des privaten Unternehmens durch die Kommune führte.

In Ausführung dieser Beschlüsse berieten die städtischen Körperschaften am 8. Dezember 1895 und am 28./29 Januar 1896 über den weiteren Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes und beschlossen zunächst den Neubau der Strecke Schlachthof — Oberlaak. Allein die auf Grund des Kleinbahngesetzes notwendige Genehmigung stieß insofern auf Schwierigkeiten, weil einige Besitzer in der Holzstraße gegen die Führung der Bahn durch diese allerdings sehr enge Straße Einspruch erhoben. Dieser Einspruch fand auch die Billigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Trotzdem erhielten die städtischen Körperschaften am 6. Oktober 1897 die Genehmigung zum Bau der Bahn, wenn auch mit der Beschränkung, daß der Stadtverwaltung die Verpflichtung auferlegt wurde, innerhalb fünf Jahren vom Tage der Genehmigung an für die Zweigstrecke Altstädtische Langgasse—Holzbrücke eine einwandfreie Führung der Bahn durch Straßenverbreiterung oder sonst geeignete Maßnahmen, nötigenfalls durch einen Neubau der Holzbrücke, herzustellen. Infolgedessen konnte am 20. Februar 1898 die Teilstrecke Oberlaak (Volksgarten)—Neuer Graben, und am 6. März desselben Jahres die ganze Strecke Schlachthof—Oberlaak dem Verkehr übergeben werden. Über den beweglichen Teil der Pregel-Klappbrücken müssen die Wagen ohne Strom allein mit der lebendigen Kraft fahren, weil hier die Spannung einer Oberleitung wegen des Schiffsverkehrs unmöglich ist.

Um auch den Bewohnern des Alten und Nassen Gartens die Annehmlichkeiten einer Straßenbahnverbindung zuteil werden zu lassen, wurde im März 1897 von den städtischen Körperschaften beschlossen, im Anschlusse an die Schlachthofstrecke auf dem Straßenzuge von der Hohen Brücke bis zum Nassengärter Tor eine elektrische Bahn zu bauen. Die Genehmigung zum Bau dieser Bahn von seiten der Aufsichtsbehörde erfolgte am 9. Februar 1898. Die Betriebseröffnung der Teilstrecke Brückenstraße (Hohe Brücke) — Brandenburger Tor fand schon am 1. Mai 1898, die der ganzen Strecke Brückenstraße — Nassengärter Tor jedoch erst Mitte Februar 1900 statt. Erwähnt sei hier gleich, daß diese Strecke später auf Beschluß der städtischen Körperschaften vom 31. August und 5. September 1899 als Vorortbahn ausgebaut und über das Nassengärter Tor hinaus zunächst bis nach Schönbusch, dann sogar bis nach Ponarth geführt wurde. Die Schönbuscher Linie wurde am 8. August 1900, die Ponarther am 1. Oktober 1908 dem Verkehr übergeben.

Nach der Eröffnung der Schlachthofstrecke am 1. Mai 1898 besaß Königsberg nunmehr 12 Straßenbahnlinien, die sich auf die beiden Betriebe folgendermaßen verteilten:

I. mit Pferdebetrieb von der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft:
1. Kronenstraße — Steindammer Tor resp. Tiergarten;
2. Kronenstraße—Rhesastraße;
3. Ostbahnhof—Königstor;
4. Ostbahnhof—Tiergarten;
5. Hinter-Roßgarten—Steindammer Tor resp. Tiergarten;
6. Königstor—Tiergarten;
7. Poststraße—Hufen;
8. Ostbahnhof—Kalthof;

II. mit elektrischem Betrieb von der Stadtgemeinde:
1. Pillauer Bahnhof—Augustastraße;
2. Oberlaak—Schlachthof;
3. Kaiser-Wilhelmplatz—Brandenburger Tor;
4. Schlachthof—Brandenburger Tor.

Die vierte Linie der städtischen elektrischen Straßenbahn wurde aber bereits am 5. September 1898 wieder eingestellt, da sie beim Publikum wenig Anklang fand. Ein weiterer Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes wurde von den städtischen Körperschaften im Mai 1898 beschlossen, und zwar sollten folgende Strecken gebaut werden:

1. Schmiedestraße, Schloßberg, Schloßplatz, Münzplatz, Münzstraße, Burgstraße, Mittel-Tragheim, Schönstraße, Kesselstraße, 3. Fließstraße, Nordstraße, Wrangelstraße, Kürassierwallstraße, Steindammer Tor, nebst einem Verbindungsgleis über den Mühlenberg nach dem Depot;
2. die Verlängerung der elektrischen Bahn auf dem Sackheim bis zum Sackheimer Tore;
3. Lizentgrabenstraße, Holländerbaumstraße, Holsteiner Damm bis zu dem Vororte Cosse.

Noch in demselben Sommer wurden die Anträge auf Genehmigung zum Bau und Betriebe dieser Bahnen bei der Aufsichtsbehörde gestellt. Die Verlängerung der Sackheimer Linie wurde zu Anfang des Jahres 1899 genehmigt und im September desselben Jahres eröffnet; die Linie nach Cosse wurde ebenfalls genehmigt und am 22. Juni 1902 dem Betriebe übergeben. Dagegen wurden gegen den Bau der Strecke Schmiedestraße — Steindammer Tor wegen der Enge der Münz- und Burgstraße und wegen der erheblichen Steilheit des Schloßberges mehrfache Bedenken laut. Diese fanden aber nicht die Anerkennung des Ministers der öffentlichen

Arbeiten. Viel erheblicher waren die Einsprüche seitens des Oberhofmarschallamtes wegen der Beeinträchtigung des Königlichen Schlosses und seitens der physiologischen und physikalischen Institute wegen der befürchteten Störung ihrer wissenschaftlichen Arbeiten.

Den Einspruch des Oberhofmarschallamtes gelang es der städtischen Verwaltung dadurch zu beseitigen, daß sie sich bereit erklärte, die Drähte vor den Fenstern des Königlichen Schlosses so anzubringen, daß sie für den Fall einer vorübergehenden Hofhaltung anf Verlangen in wenigen Stunden entfernt werden könnten. Während dieser Zeit sollte der Straßenbahnverkehr über den Mühlenberg geleitet werden. Im Falle einer dauernden Hofhaltung eines Königlichen Prinzen sollte die Strecke über den Schloßberg ganz eingehen und dauernd über den Mühlenberg geführt werden; obwohl beide vorgesehenen Fälle eingetreten sind, hat das Oberhofmarschallamt ein derartiges Verlangen aber nicht gestellt.

Hinsichtlich des Einspruches der physiologischen und physikalischen Institute kam es unter Zustimmung von deren Leitern, dem Geheimrat Professor Dr. Hermann und den Professoren Dr. Volkmann und Dr. Pape, zu einer Einigung, wobei sich die Stadtgemeinde verpflichtete, zur Verbesserung der Rückleitung auf den Strecken nördlich des Pregels und westlich des Elektrizitätswerks folgende Maßnahmen zu treffen:

1. Jeden Schienenstrang mit einem durchgehenden zusammengeschweißten und seitlich angenieteten Eisenbande zu versehen;
2. die Gesamtschienenoberfläche mit isolierendem, dick aufgetragenem Anstrich zu versehen;
3. von geeigneten Punkten aus die Schienen durch starke isolierte Kabel mit dem Elektrizitätswerke zu verbinden;

4. den auf das Gutachten des Geheimrats Slaby seinerzeit bei der Bahnlinie Pillauer Bahnhof—Augustastraße eingelegten Kupferdraht auf Kosten der Stadt zu beseitigen.

Falls es trotzdem den beteiligten Instituten gelingen sollte, eine Vermehrung der Störungen gegenüber dem jetzigen Zustande nachzuweisen, so verpflichtete sich die Stadtgemeinde dazu, in Jahresfrist nach Feststellung dieser Tatsache auf der neuen Strecke Schmiedestraße—Steindammer Tor einen Betrieb einzurichten, bei dem die Schienenrückleitung vermieden würde.

Nachträglich zogen jedoch die Professoren Dr. Volkmann und Dr. Pape ihre Zustimmung zu diesem Vergleiche zurück, mit der Angabe, ihre Unterschrift unter der Vergleichsverhandlung habe auf einer unklaren, wie sich herausgestellt habe, falschen Auffassung der Situation ihrerseits beruht. So blieb der Einspruch der physiologischen und physikalischen Institute weiter bestehen. Daher traf der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion, indem er die weitergehenden Anträge des Universitätskurators zurückwies, am 6. Juni 1900 folgende Entscheidung:

1. Der Betrieb mit oberirdischer Stromzuundrückleitung wird angeordnet:
   a) für die Strecke Poststraße—Steindammer Tor von der Gabelung der Linie auf dem Steindamme und in der Poststraße bis zum Anschlusse an die bereits genehmigten elektrischen Straßenbahnen der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft vor dem Steindammer Tore,
   b) für die Strecke Schmiedestraße—Steindammer Tor von der Kreuzung dieser Linie mit der Linie nach dem Hinter-Tragheim bis zum Steindammer Tore.

2. Für die neu anzulegenden Strecken, die nicht unter 1 fallen, ist in einem Umkreise von 1000 Meter Entfernung vom Mittelpunkte des Gebäudes der physikalischen Institute ab das von den Vertretern des Magistrats seinerzeit vorgeschlagene, verbesserte Schienenrückleitungssystem einzuführen.

Allein auch gegen diese Entscheidung legte der Universitätskurator Beschwerde ein, und erst nach langen Verhandlungen kam es dann endlich im Dezember 1900 zu einem Vergleiche auf folgender Basis:

1. Die Stadtgemeinde Königsberg verpflichtet sich, den Bahnbetrieb auf allen von ihr betriebenen elektrischen Straßenbahnlinien so einzurichten, daß die durch diesen Betrieb erzeugten elektrischen Stöße bei keinem der in Betracht kommenden Universitätsinstitute (dem physiologischen Institut, dem mathematisch-physikalischen Laboratorium und dem physikalischen Kabinett) eine größere Störung der magnetischen Deklination, d. h. der Richtung der Horizontalkomponente des Erdmagnetismus herbeiführen, als ein Ausschlagen der Nadel des Magnometers um 0,15 Bogenminuten anzeigt.

   Die gleiche Verpflichtung übernimmt die Stadtgemeinde Königsberg auch bezüglich aller mit ihrer Zustimmung von anderer Seite auf ihren Gleisen innerhalb des Stadtbezirkes betriebenen Linien.

   Solange auf den älteren Linien noch mangelhafte Einrichtungen vorhanden sind, höchstens aber bis zum Schlusse des Jahres 1905, kann es für das physiologische Institut bei dem bisherigen Zustande verbleiben, es finden also die vorerwähnten Bestimmungen auf dasselbe keine Anwendung. In den beiden anderen Instituten dürfen, aber nicht in kürzeren Zwischenräumen als 10 Minuten, Stöße

   vorkommen, die ein Ausschlagen der Nadel des Magnometers bis höchstens $^{3}/_{10}$ Bogenminuten herbeiführen.

   Dem Direktor der städtischen Beleuchtungswerke wird bis zum Schlusse des Jahres 1900 behufs Erfüllung der vorstehenden Forderungen und behufs der dadurch bedingten angemessenen Einrichtung der Rückleitungsstrommelder gestattet, in den genannten Universitätsinstituten unter Benutzung eines von der Stadtgemeinde zu beschaffenden Instrumentes Beobachtungen vorzunehmen.

2. Entsteht über die Ursache oder den Grad der eingetretenen Störung Streit, so wird dieser auf Kosten der Stadtgemeinde durch zwei Sachverständige entschieden, von denen der Kurator und die Stadt je einen ernennen, und, wenn diese sich nicht einigen können, durch einen vom Regierungspräsidenten zu ernennenden sachverständigen Obmann.
3. Wird festgestellt, daß die durch den elektrischen Bahnbetrieb der Stadtgemeinde verursachten Störungen das oben festgesetzte Maß überschreiten, so hat die Stadtgemeinde die vom Regierungspräsidenten mit Rücksicht auf den derzeitigen Stand der Technik zur Beseitiguug dieser Störungen für erforderlich gehaltenen Maßnahmen nachträglich auszuführen.
4. Unbeschadet und neben der unter Ziffer 1 allgemein von der Stadtgemeinde Königsberg übernommenen Verpflichtung, verpflichtet sich diese, die Strecke von der westlichen Ecke der Schönstraße und des Mittel-Tragheims bis zum Steindammer Tore und von dem Steindammer Tore auf dem Steindamm bis zur Gabelung des Aufstellungsgleises an der Poststraße dem genehmigten Plane entsprechend mit oberirdischer Rückleitung zu versehen und nur

unter Benutzung dieser oberirdischen Rückleitung zu befahren oder befahren zu lassen, auch die oberirdische Rückleitung sowohl in der Schönstraße als auf dem Steindamm mit den Sammelschienen des Elektrizitätswerkes durch isolierte Leitungen zu verbinden.

Um den Leitern der unter Ziffer 1 genannten Institute die Möglichkeit völlig ungestörter Beobachtungen zu gewähren, verpflichtet sich die Stadtgemeinde, auf Antrag eines dieser Institutsleiter an den Wochentagen in den Morgenstunden zwischen ein und vier Uhr den elektrischen Straßenbahnbetrieb völlig einzustellen, aber einzelne Versuchswagen auf der von dem betreffenden Institutsleiter gewünschten Strecke fahren zu lassen.

5. Der Kurator zieht seine gegen den Bescheid des Regierungspräsidenten vom 24. Mai 1900 gerichtete Beschwerde vom 18. Juni 1900 zurück und erklärt sich damit einverstanden, daß die sogenannte Rhesalinie durch die Schönstraße statt über den Hinter-Tragheim geführt wird, und daß vorläufig die oberirdische Rückleitung bereits an der westlichen Ecke der Schönstraße und des Mittel-Tragheims ihr Ende erreicht.

Durch diesen Vergleich war endlich der letzte Einspruch beseitigt, und es erfolgte daraufhin am 19. März 1901 die Genehmigung für die Bahn Schmiedestraße—Steindammer Tor, die schon am 12. August 1898 nachgesucht war. Dank dem Entgegenkommen der Aufsichtsbehörde war aber die Teilstrecke Schmiedestraße — Schönstraße schon am 15. Dezember 1900, und die ganze Strecke Schmiedestraße — Steindammer Tor bereits am 24. Februar 1901 provisorisch in Betrieb genommen worden. Nicht unerwähnt sei es, daß die sehr starke Steigung auf dem Schloßberge (zirka 1 : 12) von allen elektrischen Motorwagen älteren und neueren Systems mit Leichtigkeit genommen wurde, und daß auch die von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellte doppelpolige Oberleitung zur größten Zufriedenheit funktionierte.

Zu Ostern 1901 wurden demnach folgende 4 Linien der städtischen elektrischen Straßenbahn betrieben:

1. Pillauer Bahnhof—Augustastraße,
2. Schlachthof—Steindammer Tor,
3. Kaiser-Wilhelmplatz—Schönbusch,
4. Sackheimer Tor—Oberlaak.

In dem Liniennetz der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft waren innerhalb der Stadt keine Erweiterungen eingetreten, da die Stadtgemeinde als Inhaberin des Konkurrenzunternehmens weitere Linien nicht mehr genehmigte, sondern sie selbst baute. Infolgedessen suchte die Gesellschaft ihr Straßenbahnnetz auf die verkehrsreichsten Vororte Königsbergs auszudehnen und knüpfte dieserhalb Verhandlungen mit dem Landkreise Königsberg an. Dieser erteilte der Gesellschaft auf ihr Gesuch im Anfange des Jahres 1897 die Konzession zum Weiterbau der Königstraßenlinie bis zum Königstore und zum Neubau der Strecke Königstor—Kalthof. Sofort wurden die nötigen Arbeiten in Angriff genommen, und schon am 17. August 1897 konnte der Betrieb auf eingleisiger Strecke eröffnet werden; am 11. Oktober desselben Jahres wurde dann die Linie dem zweigleisigen Pferdebahnbetriebe übergeben.

Bei dem Bau der Kalthöfer Strecke war von der Gesellschaft die Frage erörtert worden, ob es mit Rücksicht auf die elektrisch betriebenen Linien des Konkurrenzunternehmens der Stadt nicht besser wäre, auch auf den Linien der Gesellschaft die elektrische Zugkraft einzuführen. Die weiteren Verhandlungen über diese Frage

führten schließlich dazu, daß die Gesellschaft bei der Stadtverwaltung den Antrag stellte, ihr die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebes zu erteilen, zunächst allerdings nur auf der Strecke Poststraße—Steindammer Tor. Diesen Antrag zog die Gesellschaft indessen bald darauf ohne Angabe von Gründen wieder zurück.

Inzwischen hatte die Stadtverwaltung schon eine Kommission eingesetzt, die über das Gesuch beraten sollte. In dieser wurde darauf hingewiesen, daß im Falle der Elektrisierung der Pferdebahnlinien die Kommunalisierung des gesamten Straßenbahnbetriebes in unabsehbare Fernen gerückt würde. Es wurde nachdrücklich hervorgehoben, daß gerade jetzt die Zeit sehr günstig sei, den privaten Betrieb durch Kündigung zu beseitigen und den Umbau der Pferdebahnlinien im Anschlusse an die schon bestehenden Linien selbst zu bewirken. Der Erfolg dieser Beratungen waren die für die weitere Entwicklung des Königsberger Straßenbahnwesens äußerst wichtigen Gemeindebeschlüsse vom 17. November und [illegible]. Dezember 1897:

A. 1. Die Stadtgemeinde macht gemäß den bestehenden Verträgen mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft von dem Rechte Gebrauch, die Bahnanlage und den Wagenpark am 1. bezw. 18. Juni 1901 zu erwerben;
   2. die Stadtgemeinde bewirkt den Umbau des bestehenden Pferdebahnnetzes behufs Umwandlung der Pferde-Zugkraft in elektrischen Betrieb selbst;
   3. die Beschlußfassung über die Übernahme des Betriebes durch die Stadt bleibt vorbehalten.

B. Durch Verhandlung mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft — eventuell auf dem Wege der Feststellungsklage — ist eine Entscheidung darüber herbeizuführen, welcher Sinn mit dem Ausdrucke „Wert der Bahnanlage“ in § 10 des Vertrages vom 3. März 1881 zu verbinden ist.

C. Wegen Übernahme der Hufenchausseen und eventuell anderer in Frage kommender Provinzialstraßen-Teile ist unverzüglich mit dem Provinzialverbande in Verhandlung zu treten.

D. Mit der Ausarbeitung eines Planes für den Umbau des bestehenden Pferdebahnnetzes innerhalb und außerhalb der Stadt für elektrischen Betrieb einschließlich Kostenveranschlagung ist unverzüglich vorzugehen.

E. Dabei ist in Erwägung zu ziehen, welche Erweiterungen des bestehenden Straßenbahnnetzes zur Befriedigung des vorhandenen, sowie des voraussichtlich in absehbarer Zukunft sich herausbildenden Verkehrsbedürfnisses erforderlich sein werden.

F. Demgemäß ist der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu erklären,
   1. daß die städtischen Körperschaften beschlossen haben, die in den Straßen der Stadt befindlichen Bahnanlagen und den Wagenpark am 1. bezw. 18. Juni 1901 gegen Ersatz des Wertes in ihr Eigentum zu übernehmen, und daß sie die Kündigung hierdurch aussprechen,
   2. daß die städtischen Körperschaften aber auch bereit sind, wegen früherer Übernahme der Pferdebahn mit der Gesellschaft in Verhandlungen einzutreten und für diese als Grundlage anzunehmen, daß der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft bis zum 1. Juni 1901 jährlich der entgangene Gewinn zu erstatten ist, der aus den Betriebsergebnissen von 1896/97 zu ermitteln ist, entsprechend dem Zeitpunkte, an welchem die einzelnen Strecken mit Pferdebahn-

betrieb bei successiver Überführung in elektrischen Betrieb eingehen werden, wobei vorauszusetzen ist, daß die Strecke Steindammer Tor — Hufen ebenfalls in das Eigentum der Stadtgemeinde übergeht.

G. Endlich ist der für die Stadtgemeinde Königsberg pro 1896/97 ausgeworfene Gewinnanteil von 12 423 Mark 14 Pfennig nur unter dem Vorbehalte anzunehmen, daß daraus keine Anerkennung der nach Meinung der Stadtverwaltung nicht richtig aufgestellten Bilanz hergeleitet werde.

Gemäß diesen Beschlüssen kündigte die Stadtverwaltung am 15. Dezember 1897 der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ihre sämtlichen Verträge zum 1. bezw. 18. Juni 1901, erklärte sich aber gleichzeitig bereit, wegen einer früheren Übernahme mit der Gesellschaft in Verhandlung treten zu wollen. Dieses Anerbieten lehnte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft jedoch in ihrer Entgegnung vom 5. Januar 1898 ab. Deshalb richtete die Stadtverwaltung am 21. Februar 1898 an die Direktion der Gesellschaft ein Schreiben, in dem sie auf die Notwendigkeit hinwies, dafür zu sorgen, daß der Übernahme im Jahre 1901 keine Schwierigkeiten im Wege lägen, und daß das gesamte Rechtsverhältnis zwischen der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft und der Stadtgemeinde rechtzeitig festgestellt würde. Nach der in dieser Mitteilung geäußerten Ansicht sollte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein:

a) am 18. Juni 1901 die in den städtischen Straßen befindlichen Bahnanlagen nebst dem betriebsfähigen Wagenpark dem Magistrate zu übergeben gegen Zahlung des Wertes derselben, welche Zug um Zug mit der Übergabe zu erfolgen hat,

b) sich von dem zu a angegebenen Termine ab jeder ferneren Benutzung dieser Bahnanlagen zu enthalten,

c) zum Zwecke der Festsetzung des Wertes die im § 10 des Vertrages vom 3. März 1881 und der Bestimmung zu XI der allgemeinen Bedingungen vom 3. März 1886 vorgesehenen Sachverständigen bis zum 1. April 1900 zu bestellen und dem Magistrat anzuzeigen,

d) anzuerkennen, daß die für die Bahnanlage von der Stadtgemeinde zu zahlende Entschädigung von den Sachverständigen zu bemessen ist lediglich nach dem Werte des in den Straßen befindlichen, von der Pferdeisenbahn-Gesellschaft hergestellten Bauwerts unter Ausschluß jedweden Ansatzes für den Nutzungswert aus dem Betriebe des Bahnunternehmens.

Die infolge dieses Schreibens eingeleiteten Vergleichsverhandlungen führten zu keinem Ziele; vielmehr lehnte es die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft am 26. Mai 1898 endgültig ab, auf den Inhalt dieses Schreibens einzugehen. Deshalb strengte die Stadtverwaltung gemäß dem Gemeindebeschluß vom 17. November und 7. Dezember 1897 gegen die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die Feststellungsklage an.

Am 2. Dezember 1898 erlangte die Stadtverwaltung folgendes, in allen Punkten obsiegendes Urteil:

Die Beklagte wird verurteilt,

I. anzuerkennen,

1. daß die für ihre Bahnanlagen innerhalb der Stadt Königsberg von der Klägerin zu zahlende Entschädigung von den Sachverständigen lediglich zu bemessen ist nach dem Sachwerte der in den Straßen befindlichen, von der Beklagten hergestellten Bauwerte, nicht aber nach dem Nutzungswerte des Bauunternehmens der Beklagten,

2. daß die Beklagte verpflichtet ist, ihre in den städtischen Straßen befindlichen Anlagen nebst dem dazu gehörigen Wagenparke gegen Zahlung

des gemäß 1 zu ermittelnden Wertes derselben der Klägerin Zug um Zug zu übergeben;

II. demgemäß die in den städtischen Straßen befindlichen Bahnanlagen am 18. Juni 1901, nach Wahl der Beklagten auch früher, zu räumen und sich jeder ferneren Benutzung dieser Bahnanlagen von dem genannten Zeitpunkte ab zu enthalten;

III. die zur Festsetzung des Wertes der Bahnanlage und des Wagenparks gemäß § 10 des Vertrages vom 3. März 1881, § 5 des Vertrages vom 12. Mai 1881, § 4 des Vertrages vom 31. Mai 1884 und Nr. XI der allgemeinen Bestimmungen vom 3. März 1886 vorgesehenen Sachverständigen bis zum 1. April 1900 zu ernennen und der Klägerin anzuzeigen und die Kosten des Rechtsstreites zu tragen.

Gegen dies Urteil legte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft beim Oberlandesgericht Berufung ein. Jedoch gewann die Stadtgemeinde die Feststellungsklage auch in der zweiten Instanz. Das Urteil des Oberlandesgerichts vom 5. Juni 1899 lautete:

I. Es wird festgestellt:

a) daß die Beklagte infolge der Ausübung des der Klägerin in den Verträgen vom 3. März 1881 (§ 10), vom 12. Mai 1881 (§ 5), vom 31. Mai 1884 (§ 4) und Nr. XI der allgemeinen Bedingungen vom 3. März 1886 vorbehaltenen Kündigungsrechts seitens der Klägerin nicht berechtigt ist, den Ersatz des Wertes ihres auf den Pferdebahnlinien innerhalb der Stadt Königsberg betriebenen Pferdebahnunternehmens zu verlangen;

b) daß sie verpflichtet ist, bei Ablauf der in den gedachten Verträgen festgesetzten Kündigungsfrist die in den städtischen Straßen befindlichen, dem Betriebe folgender Linien:

Ostbahn—Königstor (bis Königstraße Nr. 4a, b),
Kronenstraße—Steindammer Tor,
Kronenstraße—Rhesastraße,
Hinterroßgarten—Steindammer Tor,
Poststraße—Steindammer Tor

dienenden baulichen Anlagen, sowie das Depotgrundstück Heumarkt Nr. 2 mit den auf demselben befindlichen Gebäuden, Gleisanlagen und anderen mit dem Grundstücke verbundenen, dem Betriebe der vorgedachten Linien dienenden baulichen Einrichtungen und Schienenvorräten, endlich die dem Betriebe derselben Linien dienenden Pferdebahnwagen der Klägerin gegen Erstattung des Wertes dieser Gegenstände zum Eigentum zu übergeben;

c) daß sie verpflichtet ist, bei Ablauf der zu b gedachten Frist die Gleise der Strecke Ostgrenze des Grundstücks Königstraße Nr. 4a, b bis Fortifikationsstein am Hause Königstraße Nr. 4 aus dem städtischen Straßenkörper herauszunehmen und den ordnungsmäßigen Pflasterzustand der Straße wieder herzustellen.

II. Beklagte wird verurteilt, vom 18. Juni 1901 ab, auf Wahl der Beklagten auch von einem früheren Zeitpunkte ab, sich des Pferdebahnbetriebes auf den zu I b und c gedachten Gleisanlagen zu enthalten, und

III. die zur Festsetzung des Wertes der Anlagen und Wagen der zu I b gedachten Linien nach den zu I a erwähnten Verträgen seitens der Beklagten zu bestellenden Sachverständigen bis zum 1. April 1900 zu ernennen und der Klägerin anzuzeigen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden der Beklagten auferlegt.

Gegen das Urteil des Oberlandesgerichts beantragte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die Revision beim Reichsgericht. Aber auch diese fiel zugunsten der Stadtgemeinde aus. Das Reichsgerichtserkenntnis vom 10. Februar 1900 hatte folgenden Wortlaut:

> Die Revision gegen das Urteil des zweiten Zivilsenats des Königlich Preußischen Oberlandesgerichts zu Königsberg i. Pr. vom 5. Juni 1899 wird zurückgewiesen; die Kosten der Revisionsinstanz werden der Revisionsklägerin auferlegt.

Um sich aber ein weiteres Bestehen selbst bei einem ungünstigen Ausgange des Prozesses mit der Stadtgemeinde zu sichern, war die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft eifrig bestrebt gewesen, neben ihren Bahnlinien im Stadtinnern solche auf einem Gelände anzulegen, das nicht Eigentum der Stadt war. Infolgedessen hatte sie mit dem Landkreise Königsberg Verhandlungen zwecks Erbauung von Straßenbahnen angeknüpft. Auf ihr Gesuch erhielt sie laut Beschluß des Kreistages des Landkreises Königsberg vom 19. Februar 1898 und des Provinzial-Landtages der Provinz Ostpreußen vom 3. März desselben Jahres die Erlaubnis zur Benutzung der Kreis- und Provinzial-Chausseen in einer Länge von etwa 25 Kilometern behufs Anlage von elektrischen Bahnen. Daraufhin ließ sie sich noch in demselben Jahre folgende vier elektrisch zu betreibende Bahnlinien auf die Dauer von 60 Jahren konzessionieren:

1. Linie: Steindammer Tor—Hufen-Allee—Luisenhöh—Lawsker Alle—Amalienau;
2. Linie: Steindammer Tor—Fuchsberger Allee bis zur Labiauer Bahn;
3. Linie: Tiergartenstraße von der Linie ad 1 abzweigend bis zur nördlichen Grenze des Tiergartens;

4. Linie: Claaßstraße—Alte Pillauer Landstraße bis zum Parke Luisenwahl.

Zur weiteren Ausführung ließ sich die Gesellschaft dann noch folgende Linien ebenfalls auf die Dauer von 60 Jahren konzessionieren:

1. Amalienau—Lawsker Allee—Lawsken—Juditten;
2. Fuchsberger Allee—Mozartstraße—Haydnstraße—Beethovenstraße—Bahnstraße bis zur Zentrale;
3. Fuchsberger Allee—Hardershof—Bahnstraße bis zur Zentrale;
4. verlängerte Tiergartenstraße—Bahnstraße—Hermannallee—Luisenallee—Hufen-Allee.

Um diese Linien dem vorhandenen Pferdebahnnetz in der Innenstadt näher zu bringen, beschloß die Gesellschaft die schon früher beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Poststraße—Steindamer Tor. Infolgedessen erneuerte sie bei der Stadtverwaltung den schon einmal eingereichten und dann zurückgezogenen Antrag, ihr auf der Strecke Poststraße—Steindammer Tor die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebes mittels Akkumulatoren zu erteilen und zur Herstellung der 1 Meter-Spur für diesen Betrieb die Einlegung einer dritten Schiene in jedes Gleis zu gestatten.

Die städtischen Behörden erklärten sich bereit, diesen Antrag zu genehmigen, aber nur bis zum 18. Juni 1901, dem Termine, zu dem sämtliche Verträge mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft gekündigt waren; außerdem stellten sie die Bedingung, daß zu diesem Zeitpunkte auf ihr Verlangen die dritten Schienen beseitigt werden müßten. Hierauf wollte die Gesellschaft aber nicht eingehen, verlangte vielmehr die Dauer der Genehmigung lediglich nach Maßgabe der bestehenden Verträge bemessen zu sehen und wollte deshalb die

dritten Schienen erst nach Einstellung ihres Betriebes beseitigen. Obwohl die Bedingungen der Gesellschaft sachlich mit denen der Stadtgemeinde übereinstimmten, glaubte die Stadtverwaltung doch nicht von ihrer ursprünglichen Fassung ablassen zu dürfen, mit Rücksicht auf die von der Gesellschaft in der Feststellungsklage vertretene ganz abweichende Auffassung der Verträge.

Die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft versuchte nun auf Grund des § 7 des Kleinbahngesetzes, der eventuell die Ergänzung der Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen zuläßt, günstigere Bedingungen zu erzielen. Daher richtete sie einen Antrag an den Bezirks-Ausschuß und hielt diesen auch aufrecht, als sich die Stadtgemeinde bereit erklärte, daß, falls in der schwebenden Feststellungsklage rechtskräftig ein anderer Endtermin für das vertragsmäßige Straßenbenutzungsrecht festgesetzt werden würde, dieser an Stelle des 18. Juni treten sollte. Der Bezirks-Ausschuß lehnte aber am 3. März 1899 den Antrag auf Ergänzung der Zustimmung der Stadtgemeinde ab, mit der Begründung, daß die Begrenzung, in der die Stadtverwaltung die Genehmigung erteilen wollte, weder unberechtigt noch unbillig sei. Gegen diesen Beschluß legte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft beim Provinzialrat Beschwerde ein. Aber auch der Provinzialrat der Provinz Ostpreußen erkannte durch Beschluß vom 7. Juli 1899 an, daß die Haltung der Stadt in dieser Angelegenheit wohl begründet wäre und keinen Anlaß böte, in ihr Verfügungsrecht über die zum Betriebe der elektrischen Bahn erforderliche Straße wider ihren Willen einzugreifen.

Infolgedessen ersuchte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die städtischen Behörden, ihr die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der

Strecke Poststraße—Steindammer Tor gemäß den von ihnen abgegebenen Erklärungen zu erteilen, freilich mit dem ihrerseits ausdrücklich gemachten Vorbehalte,

daß aus der Annahme der gestellten Bedingungen für sie keine Anerkennung bezüglich der im Prozesse schwebenden Streitfragen hergeleitet werden dürfe.

Hiermit erklärte sich die Stadtverwaltung einverstanden. Inzwischen hatte aber die Gesellschaft ihr Projekt umgeändert; daher mußten die Bedingungen eine dementsprechende Veränderung erhalten. Am 10. Februar 1900 wurde zwischen beiden Parteien folgender Vertrag geschlossen:

§ 1. Die Stadtgemeinde Königsberg gibt der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebes mittels oberirdischer Hin- und Rückleitung und zur Herstellung der Gleise mit 1 Meter-Spur auf der Strecke Poststraße—Steindammer Tor, sowie zur gleichzeitigen Verlegung einer dritten Schiene auf der Strecke Poststraße—Heumarkt behufs Herstellung eines normalspurigen Gleises für die Überführung der Pferdebahnwagen von den alten Strecken nach dem Depot und umgekehrt.

§ 2. Das spezielle Projekt für die Einführung des elektrischen Betriebes und für die Herstellung der 1 Meter-Spur ist dem Magistrate bezüglich der technischen Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen. Vor dieser Genehmigung darf mit der Ausführung nicht begonnen werden.

Die Herstellung der 1 Meter-Spur muß so erfolgen, daß überall da, wo jetzt neben den Gleisen bis zu den beiderseitigen Bordsteinen Platz für haltende Fuhrwerke vorhanden ist, auch später ein solcher Platz vorhanden bleibt.

§ 3. Die Genehmigung wird erteilt für die Zeit bis zum 18. Juni 1901, eventuell, d. h. falls der im Urteil des Landgerichts vom 2. Dezember 1898 festgesetzte Räumungstermin durch rechtskräftige Entscheidung abgeändert werden sollte, bis zu dem Termine, welcher in dem zwischen der Stadtgemeinde Königsberg und der Pferdeeisenbahn-Gesellslhaft schwebenden Prozesse als Endtermin für das vertragsmäßige Straßenbenutzungsrecht der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft rechtskräftig festgesetzt werden sollte; sonst bleibt der 18. Juni 1901 als Endtermin des Straßenbenutzungsrechtes für das neue elektrische Unternehmen bestehen.

§ 4. Das neue elektrische Unternehmen ist hinsichtlich des Ausbaues, der buchmäßigen Zusammenstellung der Wertobjekte und des Betriebes als ein von dem Pferdebahnunternehmen getrenntes zu behandeln; demzufolge ist über sämtliche Einnahmen und Ausgaben der elektrisch zu betreibenden Straßenbahn, sowohl was den Bau als den Betrieb betrifft, vollständig getrennte Rechnung zu führen und der Stadtverwaltung jederzeit Einsicht in die Geschäftsbücher zu gewähren. Doch ist die jährliche Aufstellung der Bilanz, sowie die Gewinnberechnung und Gewinnverteilung eine das ganze Unternehmen der Gesellschaft, also auch die elektrischen Linien umfassende und gemeinsame. Der der Stadt von dem Pferdebahnunternehmen zustehende Gewinnanteil ist indessen lediglich aus der für die alte Pferdebahnanlage geführten Rechnung zu ermitteln.

§ 5. Die Pferdeeisenbahn - Gesellschaft verpflichtet sich, auf Verlangen des Magistrats innerhalb 14 Tagen nach dem in § 3 genannten Termine die Schienen, oberirdischen Leitungen, Masten usw. zu

beseitigen und das Pflaster wieder ordnungsmäßig herzustellen.

Kommt die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht innerhalb der oben angegebenen Frist nach, so ist der Magistrat berechtigt, dies auf ihre Kosten zu tun oder die Schienen, oberirdischen Leitungen, Masten usw. gegen Zahlung ihres Materialwertes zur Zeit der Übernahme in sein Eigentum zu übernehmen.

§ 6. Die beiderseitigen Pflichten und Rechte, welche sich aus den früheren Verträgen ergeben, werden durch dieses Abkommen in keiner Weise berührt; jedoch ist die laut Vertrag vom 3. März 1881 gestellte Kaution ausdrücklich auch für alle Verpflichtungen aus diesem Abkommen mit verhaftet.

Auf einen Gewinnanteil aus den neuen Anlagen wird seitens der Stadt verzichtet.

§ 7. Die Kosten des Vertrages trägt die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft allein.

Auf Grund dieses Vertrages begann die Gesellschaft im Juni 1900 mit den erforderlichen Arbeiten und eröffnete am 11. August desselben Jahres die Strecke Poststraße—Steindammer Tor, wodurch der erwünschte durchgehende Verkehr der Hufen-Vorort-Linien nach der Innenstadt geschaffen wurde.

Mit dem Bau der Hufen-Vorort-Linien hatte die Gesellschaft schon im Jahre 1899 begonnen, da sie sich bei Erteilung der Konzession verpflichten mußte, die konzessionierten Linien vom Frühjahre 1899 ab auf Teilstrecken zu eröffnen und sukzessive die Linien bis zum Jahre 1901 auszubauen. Die Ausführung des Baues dieser neuen Linien wurde der Elektrizitäts-Gesellschaft, vormals Schuckert & Co. in Nürnberg, übertragen und so gefördert, daß schon am 9. Mai 1900 die Strecke Steindammer Tor — Luisenhöh — Amalienau eröffnet werden

konnte, der die übrigen Hufenlinien bald folgten. Sogar das „Riesenwerk“ der Gesellschaft, die mehrere Kilometer lange Strecke nach dem Stadtwalde Juditten, konnte schon Ende September 1900 dem Betriebe übergeben werden.

Die elektrische Kraft erhielt die Straßenbahn der Gesellschaft zunächst aus dem im Mai 1899 von der Aktienbrauerei Schönbusch erworbenen Elektrizitätswerk Luisenhöh, später aus der von der Gesellschaft neu erbauten elektrischen Zentrale Mittelhufen. Der Bau dieser Zentrale, mit der gleichzeitig ein Depotraum für die elektrischen Motorwagen verbunden wurde, war im Jahre 1899 begonnen worden, und 1901 konnten die Gebäude in Betrieb genommen werden. Zur besseren Ausnutzung dieses Elektrizitätswerkes hatte die Gesellschaft im Jahre 1899 für den Gemeindebezirk Mittelhufen und im Jahre 1900 für den Gemeindebezirk Vorderhufen die Konzession zur alleinigen Versorgung mit elektrischer Energie für die Straßenbeleuchtung und für Private bis zum Jahre 1915 erworben, wofür sie in verschiedenen, von ihrer Bahn benutzten Straßen die Kosten der Straßenbeleuchtung selbst tragen mußte.

Auf diese Weise war die Gesellschaft der Absicht des Magistrats, das städtische Straßenbahnnetz Königsbergs auch auf die westlichen Vororte auszudehnen, zuvorgekommen und hatte durch ihre Rührigkeit gerade die verkehrsreichste Umgebung der Stadt für sich gewonnen. Obwohl die große Feststellungsklage in allen Punkten zugunsten der Gemeinde entschieden war, war es der Stadt doch nicht gelungen, den Konkurrenzbetrieb zu beseitigen und die Kommunalisierung der Straßenbahn völlig durchzuführen.

Um die Übergabe der Pferdebahnlinien an die Stadtgemeinde vorzubereiten, traten im Frühjahre 1900 die

beiderseitigen Sachverständigen zur Abschätzung der Gleisanlagen, der Wagen, des Depotgrundstückes nebst Zubehör und des Schienenvorrats zusammen. Beide Sachverständige einigten sich zunächst über folgende Grundsätze:

a) Nach den Gerichtserkenntnissen ist der Wert der Anlagen für die Zeit des Überganges derselben an die Stadt, das ist am 18. Juni 1901, festzustellen. Die nachstehende Schätzung des zeitigen Wertes soll daher mit Rücksicht auf mögliche Preisschwankungen nur für den Fall gelten, daß die am 18. Juni 1901 zu ermittelnden Neupreise für Schienenmaterial und Wagen und der Wert des Depotgrundstückes nicht um mehr als 5 Prozent von den jetzt festgesetzten abweichen. Ist die Abweichung nach oben oder unten größer, so ist die jetzt vereinbarte Wertberechnung dem vollen Prozentsatze der Abweichung entsprechend zu vergrößern oder zu vermindern. Kommt eine Einigung über diese Abweichung in den Werten zwischen Magistrat und Pferdeeisenbahn-Gesellschaft am 18. Juni 1901 nicht zustande, so wird die Entscheidung durch ein Sachverständigenverfahren, wie dieses in den erwähnten Verträgen vorgesehen ist, herbeigeführt.

b) Die Abschätzung soll ferner gelten für den Bestand an Gleisen und Wagen am 18. Juni 1901.

   Werden bis dahin gegen den jetzigen Bestand Veränderungen vorgenommen, so sind diese ebenfalls den jetzt abgeschätzten Einheitspreisen entsprechend bei der Höhe der Vergütung zu berücksichtigen.

Beide Sachverständige stimmten ferner in ihren Wertschätzungen sowohl der älteren als auch der neueren Linien überein, indem sie den Wert der älteren auf

294575,75 Mark, den der neueren auf 101929,48 Mark festsetzten. Nur bezüglich des Depotgrundstücks konnte eine Einigung nicht erzielt werden. Der Sachverständige der Stadtgemeinde schätzte es auf 293000 Mark, während der von der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft den Wert auf 327780 Mark annahm. Freilich hielt es der Sachverständige der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft noch für notwendig, daß der Gesellschaft die seinerzeit an die Stadt gezahlten Beiträge für Straßenverbreiterungen im Gesamtbetrage von 175128,29 Mark, und zwar 170128,29 Mark für die älteren und 5000 Mark für die neueren Linien, zurückerstattet würden.

Infolge dieser Streitpunkte mußte man den Vertragsbestimmungen gemäß zunächst bezüglich der älteren Linien den auf Antrag der Stadtgemeinde von der Königsberger Eisenbahndirektion ernannten Obmann, Oberbaurat Großmann, anrufen, um den Wert der Bahnanlagen durch Enscheidung über die zwischen den beiden Sachverständigen vorhandenen Differenzpunkte endgültig festzustellen. Der Obmann entschied die Streitfrage dahin, daß er den Wert des eigentlichen Depotgrundstücks auf 3[illegible]3446 Mark festsetzte, während er sich zu der Frage der Straßenverbreiterungsbeiträge, wie folgt, äußerte:

> Was die Forderung der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft auf Rückzahlung der zur Straßenverbreiterung seinerzeit gezahlten Beiträge in Höhe von 175128,19 Mark betrifft, so ist dieselbe erst in den Verhandlungen vom 12. und 23. Juni dieses Jahres neu eingeführt. Die verschiedenen gerichtlichen Erkenntnisse behandeln diese Frage nicht, und gehört dieselbe daher auch nicht zu denjenigen Streitpunkten, welche der Entscheidung des Obmanns unterliegen.

Hiernach war der Wert der älteren Anlagen einschließlich des Depot-Grundstücks endgültig auf

608021,75 Mark festgesetzt worden, selbstverständlich unter dem Vorbehalte der eventuellen Änderung gemäß den von den Sachverständigen oben angeführten Grundsätzen.

Bei der Wertschätzung der neueren Linien war der Straßenverbreiterungsbeitrag von 5000 Mark der einzige Streitpunkt. Um diesen zu beseitigen, schlug die Stadtverwaltung der Gesellschaft vor, auch hier die älteren Verträge gelten zu lassen. Dieses Anerbieten nahm die Gesellschaft nicht an, sondern machte ihrerseits den Vergleichsvorschlag, auf das weitere Verfahren beiderseits zu verzichten und die Hälfte der Differenz, also 2500 Mark, zu der sonst geschätzten Summe zuzulegen. Hierauf ging die Stadtgemeinde unter der Bedingung ein, daß mit der Zahlung von 608021,75 + 101929,48 + 2500 = 712451,23 Mark alle Differenzpunkte beglichen seien.

Im Anschluß an die Verhandlungen über die Übernahme der Pferdebahnlinien im Stadtinnern hielt es die Stadtverwaltung für angemessen, mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft wegen Erwerbs der Linie Königstor—Kalthof zu unterhandeln. Denn nach dem 18. Juni 1901 war diese im Landkreise Königsberg gelegene Strecke ohne Verbindnng mit dem Stadtinnern, und es lag im Interesse der Stadt, den durchgehenden Verkehr mit diesem Vororte aufrecht zu erhalten. Die Verhandlungen führten zu einem Vertrage, nach dem die Linie vom Königstor nach Kalthof für den ihren Wert allerdings weit übersteigenden Preis von 225000 Mark an die Stadtverwaltung überging. Außerdem mußte diese in dem Vertrage darauf verzichten, falls bis zum 18. Juni 1901 die Eisenpreise sinken sollten, eine Ermäßigung der Abschätzungssumme für die Pferdebahnlinien eintreten zu lassen, wie sie der Abschätzungsvertrag vorsah.

Damit sofort nach der Übergabe der Pferdebahn-Linien an die Stadt mit dem Umbau begonnen werden konnte, stellte die Stadtverwaltung schon am 2. Januar 1900 bei der Aufsichtsbehörde den Antrag auf Genehmigung des Umbaues des bisher von der Pferdebahn innerhalb des Stadtbezirks betriebenen Straßenbahnnetzes und der Umwandlung der Pferde-Zugkraft in elektrische. Nach dem eingereichten Projekte sollten die alten Linien im allgemein beibehalten werden. Nur mit Rücksicht auf die schon von der Stadtverwaltung betriebenen, respektive in Aussicht genommenen Linien sollten folgende Änderungen eintreten:

1. Neben der Verbindung des Ostbahnhofes mit der Vorstadt durch die Klapperwiese und die Bahnhofstraße sollte auch die Verbindung durch die Kaiserstraße vorgesehen werden.
2. Für die Rhesalinie sollte an Stelle des Hinter-Tragheims die Linie Mittel-Tragheim — Schönstraße — Rhesastraße gewählt und diese dann über den Nachtigallensteig und die Wrangelstraße bis zum Roßgärter Tore verlängert werden.
3. Das Umgehungsgleis über die Köttelbrücke sollte nicht durch die Magisterstraße, sondern durch die Brodbänkenstraße geführt und durch Verlängerung der Gleise in dieser Straße bis zum Domplatze die Möglichkeit gegeben werden, im Bedarfsfalle Wagen von der einen auf die andere Strecke übernehmen zu können.
4. Das Ausziehgleis in der Kronenstraße sollte in Wegfall kommen und die Linie der Hinteren Vorstadt in die des Unterhaberbergs, beziehungsweise des Alten Gartens, überführt werden.

Am 18. Juni 1901 erfolgte die Übergabe der Pferdebahnlinien der Gesellschaft innerhalb des Stadtbezirks an die Stadtverwaltung; sie vollzog sich glatt und

ohne große Schwierigkeiten. Noch an demselben Tage traf von der Aufsichtsbehörde die Genehmigung zum Umbau der Pferdebahnlinien ein, so daß am 19. Juni sofort mit den nötigen Arbeiten begonnen werden konnte. Diese wurden so gefördert, daß schon am 30. Oktober 1901 die letzte Teilstrecke innerhalb des Stadtbezirkes dem elektrischen Betriebe übergeben werden konnte.

Nur die Eröffnung der Außenstrecke Königstraße—Kalthof mußte noch hinausgeschoben werden, da ihre Genehmigung wider Erwarten auf Schwierigkeiten stieß. Der Militärfiskus war zwar verpflichtet, der Stadt als der Rechtsnachfolgerin der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft den weiteren Straßenbahnbetrieb mit Pferden in der Torpassage ohne weiteres zu gestatten, wollte aber die Anwendung der elektrischen statt der Pferde-Zugkraft nur dann zulassen, wenn vom Königstore bis nach dem großen Exerzierplatze seitens der Stadt und der Königsberger Kleinbahn ein Ersatzweg geschaffen würde, weil durch die Kleinbahn und eine elektrische Straßenbahn die Truppenbewegungen auf der Kalthöfer Chaussee zu sehr gefährdet sein würden. Nach langen Verhandlungen kam es am 14. Dezember 1901 durch Vermittelung eines Kommissars aus dem Kriegsministerium zwischen der Militärverwaltung und der Stadtgemeinde zu einer Verständigung auf folgender Basis:

> Die Kalthöfer Straße wird auf der Strecke vom Glaciswege bis zu dem Wege nach dem großen Exerzierplatze bei Sprind derart verändert, daß die Kleinbahn auf das westliche Bankett verlegt und der jetzige Reitweg unter Verschiebung der Fußgängerpromenade auf 6 Meter verbreitert, chaussiert und jedermann zur Benutzung eingeräumt wird.
>
> Zu den Kosten leistet die Kleinbahn 1500 Mark bar, sie übernimmt ferner die unentgeltliche Bearbeitung

des Projektes für die Verlegung der Kleinbahn sowie die Kosten für seine Ausführung; endlich bewirkt sie die unentgeltliche Anfuhr von Kies und Steinen für die Straße. Die Stadtgemeinde hat den Hauptteil der Gesamtkosten zu tragen, während der Militärfiskus, der Landkreis Königsberg und die Gemeinde Kalthof sich gleichfalls an der Deckung der Kosten beteiligen.

Unter diesen Voraussetzungen wird die sofortige Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Straßenbahn Königstor — Kalthof vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs gestattet. Der Widerruf soll nur dann statthaft sein, wenn wider Erwarten die beabsichtigte Schaffung des 6 Meter breiten, chaussierten Weges sich nicht ermöglichen lassen, oder wenn die Anlegung dieses Weges nicht mit der der Dringlichkeit der Sachlage entsprechenden Schnelligkeit gefördert werden sollte.

Daraufhin wurde am 23. Dezember 1901 die Teilstrecke Königstor—Königshöhe und am 4. Januar 1902 die ganze Strecke Königstor — Kalthof dem Verkehre übergeben.

Durch die Übernahme der Pferdebahnlinien erhielt die Stadtgemeinde zu ihren vier schon bestehenden noch folgende 4 Strecken:

1. Ostbahnhof, Kaiserstraße, Vorstadt, Kneiphöfische Langgasse, Kaiser-Wilhelmplatz, Gesekusplatz, Poststraße, Paradeplatz, Mittel-Tragheim, Schönstraße, Rhesastraße, Nachtigallensteig, Wrangelstraße, Roßgarten, Bergplatz, Schloßstraße, Kaiser-Wilhelmplatz, Altstädtische Langgasse, Laak, Pillauer Bahnhof, (Schleifenlinie).
2. Königstor, Königstraße, Bergplatz, Junkerstraße, Poststraße, Steindamm, Steindammer Tor.

3. Hohe Brücke, Unterhaberberg, Vorstadt, Kneiphöfische Langgasse, Kaiser-Wilhelmplatz, Gesekusplatz, Steindamm, SteindammerTor, Hufenallee, Luisenhöh.
4. Ostbahnhof, Klapperwiese, Bahnhofstraße, Vorstadt, Kneiphöfische Langgasse, Kaiser-Wilhelmplatz, Schloßstraße, Bergplatz, Königstraße, Königstor, Königsallee, Kalthof.

Da nach der Übergabe der Straßenbahnlinien des Stadtbezirkes die der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft vor dem Steindammer Tore verbleibenden Linien von dem Stadtinnern vollständig abgeschlossen waren, die Stadtverwaltung dagegen ihre Linien teilweise durch das Steindammer Tor bis nach Luisenhöh zu führen wünschte, so kam am 11. Mai 1901 zwischen der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft und der Stadtverwaltung ein Abkommen zustande, wonach es der Gesellschaft gestattet wurde, ihre sämtlichen Linien bis zur Poststraße zu führen, die Stadt dafür mit einzelnen Linien bis Luisenhöh fahren durfte. Weil aber bei diesem Abkommen sich in der StromverrechnungUnzuträglichkeitenherausstellten, wurde es im Jahre 1904 folgendermaßen erweitert:

1. Auf den im Wagen gemessenen Stromverbrauch werden 10 Prozent für den Verlust in den Zuleitungen zugeschlagen und die Preise pro Kilowatt gemäß den Bestimmungen des § 4 des Vertrages vom 11. Mai 1901 frei Werk gerechnet.
2. Der Stromverbrauch für elektrische Signallampen, soweit solche in Gebrauch sind, wird entsprechend der Brenndauer derselben besonders in Ansatz gebracht. Im übrigen soll der Stromverbrauch für die Innenbeleuchtung der Wagen als sich ausgleichend angesehen werden.
3. Der Kraftverbrauch für die Anhängewagen soll gerechnet werden entsprechend dem Verhältnisse

des Gewichts derselben zu dem Gewichte der ziehenden Motorwagen. Diese Gewichtsverhältnisse werden von beiden Parteien festgestellt und sollen bei Einstellung anderer Wagentypen von neuem festgesetzt werden.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß das Abkommen vom 11. Mai 1901, falls nicht ein halbes Jahr vorher eine Aufkündigung von der einen oder anderen Seite erfolgte, stillschweigend immer auf ein weiteres Jahr verlängert gelten sollte.

Infolge des Einigungsvertrages mit der Stadt vom 11. Mai 1901 richtete die „Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft“ — diesen Namen hatte das Unternehmen seit dem 18. Juni 1901 angenommen — folgende sechs Linien ein, die sie bis zur Einstellung ihres Betriebes im Jahre 1909 nicht mehr veränderte:

1. Poststraße, Steindamm, Hufenallee, Lawsker Allee, Amalienau-Korinthenbaum;
2. Poststraße, Steindamm, Hufenallee, Lawsker Allee, Lawsken, Juditten;
3. Poststraße, Steindamm, Hufenallee, Tiergartenstraße, Beethovenstraße, Bahnstraße (Zentrale);
4. Poststraße, Steindamm, Fuchsberger Allee, Mozartstraße, Haydnstraße, Beethovenstraße, Bahnstraße, Hermannsallee, Luisenallee, Hufenallee, Steindamm, Poststraße (Großer Ring);
5. Poststraße, Steindamm, Fuchsberger Allee, Hardershof, Bahnstraße bis zur Zentrale;
6. Poststraße, Steindamm, Hufenallee, Claaßstraße, Alte Pillauer Landstraße an den Kirchhöfen vorbei bis nach Luisenwahl.

Dagegen wurden auf den Strecken der städtischen Straßenbahn häufig Veränderungen der Linienführung vorgenommen, um das Unternehmen rentabler zu gestalten.

Auch wurden bei Neuanlegung von Straßen und bei Neupflasterungen teilweise Gleisumlegungen ausgeführt. So wurden nach Fertigstellung der neuen Holzbrücke die Gleisanlagen in der Holzstraße, der Löbenichtschen Langgasse und der Klostergasse aufgegeben und die Linien vom 20. Februar 1905 ab durch die neu angelegte Lutherstraße und über den Münchenhofplatz geführt. Nach Eröffnung der Kaiserbrücke am 4. September 1905 wurde sogar eine neue Linie Ostbahnhof—Kaiserstraße—Kaiserbrücke — Weidendamm — Lindenstraße — Holzbrücke — Münchenhofplatz — Lutherstraße — Mittel-Anger, — Roßgarten geschaffen, die als Ringlinie über den Tragheim und die Poststraße zum Ostbahnhofe zurückgeführt wurde. Ferner erfuhr das städtische Straßenbahnnetz eine wesentliche Erweiterung durch die Eröffnung der Bahn nach Maraunenhof am 14. Dezember 1906. Nach § 12 des Vertrages vom 12. und 13. April 1901 mit der „Königsberger Terrain-Aktiengesellschaft Oberteich-Maraunenhof“ hatte sich die Stadtgemeinde verpflichtet:

> „sobald die Festungswälle gefallen sind oder eine ausreichende Verbreiterung des Tragheimer Tores erfolgt, selbst eine Straßenbahn mindestens bis zu dem Hauptplatze der Villenkolonie zu errichten und zu betreiben oder betreiben zu lassen, sobald die Gesellschaft die Garantie einer vierprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals nach Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten einschließlich angemessener Abschreibungen zu übernehmen bereit ist.“

Die Garantieverpflichtung sollte jedoch erlöschen, wenn die vierprozentige Verzinsung zwei Jahre hintereinander ohne einen Zuschuß der Gesellschaft erreicht würde. Da infolge der Herstellung des Mauerdurchbruchs am Wrangelturm ein ungehinderter Durchgang durch die Wälle nach Maraunenhof geschaffen war, so

entschloß sich die Stadtgemeinde auf Ersuchen der Terrain-Gesellschaft zum Bau der Bahn, nachdem die Gesellschaft sich zu der im Vertrage festgesetzten Garantieleistung bereit erklärt hatte.

Während sich also der Straßenbahnbetrieb der Stadtgemeinde immer mehr ausdehnte, wurde die Lage der Königsberger Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft immer mißlicher. Ihre Einnahmen reichten kaum dazu aus, die notwendigsten Reparaturen am liegenden und rollenden Material ausführen zu lassen. Um sich eine Erleichterung zu verschaffen, versuchte die Gesellschaft, die Stadt Königsberg nach der Eingemeindung der Vororte am 1. April 1905 nicht als Rechtsnachfolgerin des Landkreises Königsberg anzuerkennen. Sie bestritt daher die Fortdauer der seinerzeit übernommenen Verpflichtung zur Unterhaltung, Reinigung und Beleuchtung der von ihren Linien durchfahrenen Straßen vom 1. April 1905 ab. Allein hieraus erwuchsen nur viele Rechtsstreitigkeiten, von denen der Hauptprozeß über die Rechtsfrage, ob die Stadt als die Rechtsnachfolgerin des Landkreises Königsberg anzusehen sei, in allen Instanzen zu Gunsten der Stadtgemeinde entschieden wurde.

Infolge aller dieser Mißerfolge sah sich die Direktion der Straßenbahn-Aktiengesellschaft gezwungen, mit der Stadt wegen Ankaufs des Unternehmens in Verhandlungen zu treten.

C. Das gesamte Straßenbahnwesen in städtischer Regie.

(Ausschließlicher elektrischer Betrieb).

Die Stadtverwaltung Königsbergs als Vertreterin des öffentlichen Gemeinwohles hatte, um den Wünschen der einzelnen Stadtteile möglichst entgegenzukommen, manche Straßenbahnlinien ausbauen müssen, die sich später im Betriebe als wenig rentabel erwiesen. Dadurch

war das ganze Straßenbahnunternehmen so benachteiligt worden, daß es nicht gelungen war, einen Reingewinn zu erzielen. Eine Abhilfe erhofften die städtischen Behörden davon, wenn es ihnen ermöglicht würde, alle Straßenbahnlinien Königsbergs und der eingemeindeten Vororte in ihr Eigentum zu übernehmen und auf diese Weise eine einheitliche Festsetzung der zu befahrenden Strecken und der Fahrpreise zu erzielen.

Daher kam der Stadt das Anerbieten der Straßenbahn-Aktiengesellschaft, ihr Unternehmen wegen Unrentabilität an sie zu verkaufen, sehr gelegen, und sie ging bereitwillig darauf ein. Die Verhandlungen über den Ankauf begannen schon im Jahre 1906, führten aber zunächst noch zu keinem befriedigenden Ergebnis. Denn die Gesellschaft forderte anfangs für ihre sämtlichen Anlagen den mit Rücksicht auf ihre mißliche Gesamtlage wenig angemessenen Preis von $2^1/_4$ Millionen Mark, den die Stadt, als zu hoch bemessen, ablehnte.

Inzwischen wuchsen aber die finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft bis zu einer Höhe, daß sie nicht mehr von ihr bewältigt werden konnten. Laut Reichsgerichtsentscheidung war sie auch nach der Eingemeindung der Vororte zur Unterhaltung der von ihren Linien benutzten Straßen in einem den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustande verpflichtet. Nun war aber die Verbreiterung und Neubefestigung der Hufenallee, der verkehrsreichsten Straße der Hufen überhaupt, unbedingt notwendig geworden. Die Ausführung dieser Straßenbauten hätte der Gesellschaft sehr bedeutende Ausgaben auferlegt. Wegen der erfolgreichen Konkurrenz der städtischen Gasanstalt konnten auch aus der Lichtabgabe an Private keine größeren Einnahmen erzielt werden. Ferner bedurften sämtliche Anlagen der Gesellschaft infolge der jahrelang nur notdürftig erfolg-

ten Unterhaltung einer durchgreifenden Aufbesserung. Aus allen diesen Gründen sah sich die Direktion schließlich gezwungen, um den Konkurs zu vermeiden, auf jedes nur annehmbare Angebot der Stadtgemeinde einzugehen.

Daher wurden die Verhandlungen über die Veräußerung an die Stadt wieder aufgenommen. Am 4. Mai 1909 beschloß die Stadtverordnetenversammlung in einer geheimen Sitzung den Ankauf des Unternehmens der Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft für einen Preis von einer Million Mark. Am 13. Mai 1909 beriet die außerordentliche Generalversammlung der Aktien-Gesellschaft über dieses Angebot und nahm es infolge ihrer Notlage an. Daraufhin ging das ganze Unternehmen am 1. Juli 1909 in den Besitz der Stadt über; die Gesellschaft trat in Liquidation. Der zwischen der Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft und der Stadtgemeinde geschlossene Kaufvertrag beruhte auf folgenden Grundsätzen:

Der Stadtgemeinde wird der gesamte im Eigentume der Gesellschaft stehende Grund und Boden, frei von allen Eintragungen in Abteilung III des Grundbuches und mit unbedeutenden Eintragungen in Abteilung II, sowie der Material- und Inventarbestand des gesamten Straßenbahn- und Beleuchtungsunternehmens übereignet. Die Stadtgemeinde zahlt an die Gesellschaft als Kaufpreis eine Million Mark in $3^1/_2$ prozentigen, an der Berliner Börse zum Handel zugelassenen Königsberger Stadtobligationen, welche zum Nennwerte anzurechnen sind. Von der bei der Stadtgemeinde durch die Gesellschaft hinterlegten Kaution von 310000 Mark werden der Gesellschaft 198000 Mark zurückgezahlt; der Rest geht in das Eigentum der Stadtgemeinde über.

Die Ankaufsbedingungen des Unternehmens der Straßenbahn-Aktiengesellschaft waren für die Stadt in

jeder Beziehung günstig. Die städtischen Sachverständigen stellten bei der Übernahme nach genauen Schätzungen allein den Wert der übereigneten Anlagen auf eine Million Mark fest. Zieht man dabei noch in Berechnung, daß die Stadt das Unternehmen mit $3^1/_2$ prozentigen Stadtobligationen kaufte, welche die Gesellschaft zum Nennwerte annehmen mußte, so hatte die Stadt tatsächlich nur einen Kaufpreis von 924000 Mark bezahlt, wovon 584014,20 Mark auf die Straßenbahnverwaltung fielen. Der gezahlte Preis war in Wirklichkeit also geringer als der eigentliche Wert. Außerdem wurden von der durch die Gesellschaft gestellten Kaution im Betrage von 310000 Mark von der Stadtgemeinde nur 198000 Mark an die Gesellschaft zurückgezahlt, so daß der Rest im Betrage von 112000 Mark in ihrem Besitze verblieb. Allerdings mußte die Stadt dafür auf alle Gegenansprüche verzichten, deren Rechtsgültigkeit aber nicht feststand.

Vor allem aber war die Erwerbung der Bahnanlagen in einer anderen Beziehung von unschätzbarem Werte. Besaß doch die Stadtgemeinde nun endlich das lange angestrebte Monopol für den Straßenbahnbetrieb in ganz Königsberg. Mit dem 1. Juli 1909 hörte der seit Jahren bestehende Konkurrenzkampf zwischen der städtischen Straßenbahn und der Königsberger Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft auf, der eine Reihe großer Übelstände sowohl für die Verkehrsverhältnisse der Stadt wie für die Verwaltungen beider Unternehmen zur Folge gehabt hatte. Mit dem Erwerb des privaten Unternehmens war endlich die erwünschte vollständige Kommunalisierung des gesamten Straßenbahnwesens erfolgt, auf welche die Stadtgemeinde die größten Hoffnungen setzte. Inwieweit sich diese erfüllt haben, zeigen die finanziellen Ergebnisse der nächsten Jahre.

Für die Verwaltung der Straßenbahn bestand der Hauptnutzen zunächst darin, daß nunmehr ein zusammenhängender, dem Verkehre entsprechender Betrieb eingerichtet werden konnte, indem die Linien der Straßenbahn-Aktiengesellschaft mit denen der städtischen Straßenbahn in zweckmäßige Verbindung gebracht wurden. Die sechs Linien der Straßenbahn-Aktiengesellschaft:

1. Poststraße—Amalienau,
2. Poststraße—Juditten,
3. Poststraße—Bahnstraße,
4. Poststraße — Beethovenstraße — Luisenallee — Poststraße,
5. Poststraße—Hardershof,
6. Poststraße—Kirchhöfe,

und die 10 Linien der städtischen Straßenbahn:

1. Sackheimer Tor—Cosse,
2. Schlachthof—Pillauer Bahnhof,
3. Kaiser-Wilhelm-Platz—Ponarth,
4. Pillauer Bahnhof—Augustastraße,
5. Bahnhofsring,
6. Königstor—Luisenhöh,
7. Steindammer Tor—Hohe Brücke—Luisenhöh,
8. Hauptbahnhöfe—Kalthof,
9. Münzplatz—Maraunenhof,
10. Hauptbahnhöfe—Luisenhöh

wurden unter Belassung einzelner Linien zu folgenden 12 Linien vereinigt:

1. Sackheimer Tor—Cosse,
2. Kaiser-Wilhelm-Platz—Ponarth,
3. Augustastraße—Lizent-Bahnhof (Pillauer Bahnhof),
4. Schlachthof—Tiergarten,
5. Bahnhofsring,
6. Hauptbahnhöfe—Kalthof,
7. Münzplatz—Maraunenhof,

8. Viehmarkt—Amalienau,
9. Königstor—Luisenallee,
10. Hauptbahnhöfe—Hermannsallee,
11. Hufenring,
12. Poststraße—Juditten.

Die Linie Poststraße — Juditten, die zum großen Teile im Landkreise Königsberg liegt, wurde von der Stadtgemeinde auch weiter beibehalten, obwohl die Stadtverordnetenversammlung zunächst deren Einstellung ins Auge gefaßt hatte. Nur die Linie nach den Kirchhöfen ging ein.

Bald nach der Übernahme der Anlagen der Gesellschaft errang die Stadt noch einen zweiten nennenswerten Erfolg. Es gelang ihr, durch Verhandlungen mit der Königlichen Regierung die Genehmigung zur Beseitigung der mehrere Kilometer langen doppelpoligen Oberleitung für alle Strecken durchzusetzen. Die Erlaubnis zur Schienenrückleitung für alle Strecken wurde von den Leitern der physikalischen und physiologischen Institute, zu deren Schutze die doppelpolige Oberleitung auf Grund vieler Verhandluugen seinerzeit eingeführt wurde, unter der Bedingung erteilt, daß sich die Stadtverwaltung dazu verpflichtete, die Kosten zur Beschaffung störungsfreier Instrumente für die Universitätsinstitute zu tragen. Durch diese Vereinfachung der Stromzuführung wurden nicht nur die Unterhaltungskosten des Leitungsnetzes beträchtlich ermäßigt, sondern auch erhebliche Schwierigkeiten des Fahrens beseitigt. Allerdings verlor Königsberg damit gleichzeitig die Eigentümlichkeit, die längste doppelpolige Oberleitung zu besitzen.

Durch die Aufsaugung des privaten Konkurrenzbetriebes und die Beseitigung der doppelpoligen Oberleitung waren die beiden größten Hemmnisse für die Entwickelung des städtischen Straßenbahnwesens gefallen.

Die Stadtgemeinde besaß nun das gesamte Unternehmen und konnte, ohne daß sie von irgend einer Seite Einspruch befürchten oder auf andere Faktoren Rücksicht nehmen mußte, jede Neuerung einführen, von der sie sich für ihren Betrieb einen Vorteil versprach. Von größter Wichtigkeit für eine gedeihliche Weiterentwicklung der Straßenbahn war aber die Frage der Rentabilität. Trotz aller Tarifreformen, welche die Fahrpreise wesentlich verteuert hatten, war es der Stadt mit Ausnahme der ersten drei Betriebsjahre nicht möglich gewesen, ein Betriebsjahr ohne Defizit abzuschließen. Auf die Beseitigung dieses Übelstandes mußte jetzt die Stadtgemeinde als alleinige Besitzerin der Bahn ihr Hauptaugenmerk richten. Zu diesem Zwecke erschien aber die vereinfachte Linienführung allein nicht für ausreichend. Deshalb ließ die Stadt gleichzeitig mit der Einführung dieser Linien eine abermalige Tarifänderung eintreten. Bei dieser wurden nicht nur die Fahrpreise erheblich erhöht, sondern auch zur Vermehrung der Einnahmen die bisherigen Teilstrecken wesentlich verkürzt.

Aber alle eingeschlagenen Wege führten nicht zum Ziele; es gelang zwar, einen teilweisen Erfolg, niemals jedoch wirkliche Rentabilität zu erreichen. So hatte sich auch die letzte Hoffnung der Stadtverwaltung, durch einheitliche Führung aller Straßenbahnen Groß-Königsbergs unter städtischer Regie einen Gewinn für die Stadtkasse herauszuwirtschaften, als trügerisch erwiesen. Dadurch gewann bei den städtischen Behörden die Überzeugung immer mehr an Boden, daß es der kommunalen Verwaltung überhaupt nicht möglich sein würde, einen Überschuß zu erzielen, und daß es wirtschaftlicher und zweckmäßiger sein dürfte, das Straßenbahnnetz an Privatunternehmer zu verpachten, um auf diese Weise nicht nur der Stadt eine schwere Sorge abzunehmen, sondern

ihr auch noch eine dauernde feste Einnahmequelle zu sichern.

Durch diese Absicht erbrachte die Stadtverwaltung den offenkundigen Beweis, daß für Königsberg, die Stadt, welche die erste kommunale Straßenbahn in Deutschland gebaut hatte, der kommunale Betrieb in größerem Umfange durchaus versagte. Alle Opfer, welche die Stadt zur vollständigen Kommunalisierung der Bahn gebracht hatte, waren vergeblich gewesen und hatten die erhofften Erfolge nicht erzielt.

Was die meisten deutschen Städte angestrebt und vielfach auch erreicht haben, die Straßenbahnen in ihr Eigentum zu bekommen und vor allen Dingen dauernd zu behalten, hat Königsberg schon nach 15 monatlichem Betriebe wieder fallen und den ganzen Betrieb in private Hände übergehen lassen.

D. Die Verpachtung der elektrischen Straßenbahn an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin.

Im November 1909 stellte die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin bei dem Magistrate der Stadt Königsberg den Antrag, ihr den Betrieb der städtischen Elektrizitätswerke und Straßenbahnen auf dreißig Jahre zu verpachten.

Mit dem gleichen Antrage traten im Dezember desselben Jahres die Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H. in Berlin an den Magistrat heran.

Aus wirtschaftlichen Gründen glaubte die Stadtverwaltung diese Anfragen nicht ablehnen zu sollen, sondern knüpfte zur Klärung der Sachlage mit beiden Gesellschaften Verhandlungen an.

Die Siemens-Schuckertwerke sahen schon nach Ablehnung ihres ersten Angebots von weiteren Vorschlägen an die Stadtgemeinde ab.

Nur die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft veränderte und erneute ihre Vertragsbedingungen so lange, bis die Verhandlungen mit der Stadt zu einem befriedigenden Abschlusse gediehen waren. Nach mehrfachen Rücksprachen der Magistratsvertreter mit den Abgeordneten der A. E. G., wie die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft kurz genannt wird, war zunächst ein vorläufiger Vertragsentwurf zustande gekommen. Dieser wurde den vereinigten Deputationen für die Beleuchtungswerke und für die Straßenbahnen überwiesen und von ihnen am 19. März 1910 unter Hinzuziehung einiger weiterer Magistratsmitglieder in gemeinsamer Sitzung sehr eingehend beraten. Die Deputationen stimmten zwar grundsätzlich dem Gedanken einer Verpachtung der Betriebe zu, waren aber einstimmig der Meinung, daß das vorgelegte Angebot keine genügende Grundlage für weitere Verhandlungen sei. Es wurde vielmehr der A. E. G. anheimgestellt, auf anderer Grundlage ein neues Angebot zu machen.

Nach weiteren Besprechungen zwischen dem Magistrate und der A. E. G. reichte die Gesellschaft Grundlinien für einen neuen Pachtvertrag ein, die der Magistrat in Verbindung mit den Vertretern der A. E. G. genau prüfte und eine vorläufige Übereinstimmung erzielte. Das Resultat wurde wiederum den vereinigten Deputationen der Beleuchtungswerke und Straßenbahnen zur Beratung vorgelegt, aber von diesen noch als ungenügend erachtet.

Durch fortgesetzte Unterhandlungeu konnten die strittigen Punkte beseitigt werden, und die gefundene neue Grundlage wurde den Deputationen am 12. Mai 1910 zur abermaligen Beschlußfassung unterbreitet. Hierbei erhöhten diese die von der Gesellschaft zu gewährenden Leistungen in solchem Maße, daß der Magistrat ihren Beschlüssen nicht beizutreten vermochte.

Da der Magistrat im Gegensatze zu den Deputationen das vorliegende Pachtangebot als eine geeignete Grundlage ansah, setzte er zur Fortführung der Verhandlungen eine besondere Magistratskommission ein. Diese Kommission unterzog unter Zuziehung des Magistratsbaurats Dr. Krieger verschiedene von einzelnen Mitgliedern der Kommission ausgearbeitete Vertragsentwürfe während zweier Monate in fast täglichen Sitzungen der Vollkommission und eines Unterausschusses einer eingehenden Durchberatung. Unter Benutzung eines reichhaltigen, statistischen Materials aus den Betrieben redigierte sie schließlich einen Entwurf, der sehr erhebliche Verbesserungen gegenüber den früheren Angeboten der A. E. G., insbesondere hinsichtlich der Frage der Abschreibungen und der Übernahmebedingungen bei Beendigung der Pacht, enthielt, und der nunmehr den Verhandlungen mit der A. E. G. zugrunde gelegt werden konnte.

Als die Vertragskommision mit der Gesellschaft in allen wesentlichen Punkten eine völlige Einigung erzielt hatte, wurde der vereinbarte Entwurf den vereinigten Deputationen zu erneuter Beschlußfassung überwiesen. Diese beschäftigten sich in zwei mehrstündigen Sitzungen mit der Vorlage und kamen dieses Mal mit erheblicher Majorität zu dem Beschlusse, den städtischen Behörden die Annahme des vorliegenden Vertragsentwurfes zu empfehlen.

Der Magistrat beriet und prüfte jetzt nochmals jeden Paragraphen aufs genaueste und unterbreitete dann am 15. September 1910 der Stadtverordneten-Versammlung folgenden Antrag:

> Die Stadtverordneten-Versammlung wird um ihr Einverständnis ersucht, „daß die städtischen Elektrizitätswerke und die städtischen Straßenbahnen vom 1. Oktober 1910 bis zum 30. September 1940 an die

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin nach Maßgabe des beiliegenden Vertrages verpachtet werden".

Die Vorlage stieß in der Stadtverordneten-Versammlung auf mannigfache Gegnerschaft. Eine Anzahl von Stadtverordneten waren noch immer grundsätzliche Gegner jeder Verpachtung von gemeinnützigen Einrichtungen; sie hielten an der Meinung fest, die noch vor anderthalb Jahrzehnten die herrschende gewesen war, daß alle großen, der Allgemeinheit zu gute kommenden Einrichtungen nur in städtischer Regie betrieben werden dürfen. Diese Widersacher waren meistens überhaupt nicht vom Gegenteile zu überzeugen. Nicht so schwerwiegend war der Widerspruch, der sich nur gegen Einzelbestimmungen des Vertrages richtete; besonders bestritten einige, daß der Nutzen, den die Stadtverwaltung sich aus der Verpachtung herausrechnete, die angegebene Höhe habe, sie schätzten die Mehreinnahme viel geringer ein.

Um dieser Gegnerschaft den Boden zu entziehen, hatte der Magistrat der Vorlage eine eingehende Begründung beigegeben, in der er alle erhobenen Einwände im voraus zu widerlegen versuchte.

Nach einem historischen Rückblick auf die Entstehung des gegenwärtigen Vertragsentwurfes hob die Stadtverwaltung als ausschlaggebend für den vorliegenden Antrag die augenscheinlichen Vorteile hervor, die der Stadt Königsberg aus der Verpachtung erwachsen würden.

Zufolge einer Denkschrift von Stadtkämmerer Dr. Erdmann und Magistratsbaurat Dr. Krieger sei der Reinertrag aus der Pachtung um rund 600000 Mark höher als der Reingewinn einschließlich öffentlicher Beleuchtung, den die Betriebe im Jahre 1909 erwirtschaftet hätten. Diese feste Einnahme würde sich in Zukunft noch vergrößern durch eine Zuwachsabgabe von der

vermehrten gegen Entgelt abgegebenen elektrischen Energie, durch eine Abgabe von den gesteigerten Fahrgeldeinnahmen und endlich durch einen Anteil an dem Reingewinne, sobald die Dividende die Höhe von 8 respektive 10 Prozent erreiche.

Ein weiterer nicht zu unterschätzender Nutzen für die Stadt sei der erhebliche Betrag von Gemeindesteuern, den die Gesellschaft zu leisten haben würde, der bei einer Selbstbewirtschaftung ganz fortfalle.

Sodann erspare die städtische Verwaltung namhafte Summen an Beamtenpensionen und Ruhelöhnen und insbesondere eine Ausgabe von mindestens 3600000 Mark für Elektrizitätswerke und Straßenbahnen, die ihr nach der Berechnung des Magistratsbaurats Dr. Krieger vom 14. Mai 1910 mit Sicherheit in den nächsten Jahren bevorstehe.

Schließlich erwähnte die Begründung als wirtschaftliche Vorteile die Entlastung der Gemeinde-Zentralverwaltung und den Gewinn für alle Stromabnehmer, — für die städtischen Betriebe mit 22000 Mark, — durch die Verpflichtung der Gesellschaft, die Tarife für Lichtstrom und Kraftstrom binnen drei Jahren bis auf eine festgesetzte Höchstgrenze zu ermäßigen.

Einen Beweis, daß der Magistrat bei der Vorlage des Vertrages an die Stadtverordneten-Versammlung schon ganz von der Überzeugung durchdrungen war, daß ein privater, kaufmännischer Betrieb großer gemeinnütziger Unternehmungen der Verwaltung durch städtische Organe bedeutend vorzuziehen sei, liefert folgender zum Teil in Sperrdruck hervorgehobener Abschnitt der Begründung, der wörtlich hier folgen möge:

„Den Hauptvorteil der Verpachtung, der zwar nicht unmittelbar der städtischen Verwaltung zu gute kommen dürfte, und den wir ganz besonders hervor-

heben wollen, möchten wir aber in den Entwicklungsmöglichkeiten sehen, die für Kleinbetriebe und Großindustrie aus der Bewirtschaftung des Elektrizitätswerks durch einen Pächter erwachsen werden.

Wir glauben, daß die mannigfachen Anregungen, und Erleichterungen, wie sie durch Sonderabkommen, durch Anpassung an die Bedürfnisse der einzelnen Konsumenten, durch Kreditgewährung, durch leihweise Hergabe von Installationen, Motoren usw., bei einem kaufmännisch geleiteten Privatbetrieb den Interessenten erfahrungsgemäß geboten werden, sehr wohl dazu beitragen dürften, nicht nur die Industrie in unserer Stadt zu beleben, sondern auch neue Industrien, insbesondere der elektrochemischen Art hervorzurufen."

Im zweiten Teile der Begründung behandelte der Magistrat die Einwände, die aus der Bürgerschaft gegen die Verpachtung der Straßenbahnen erhoben wurden. Es waren besonders drei, die er in ausführlicher Weise zu widerlegen bemüht war.

Er wies nach, daß die städtischen Behörden bei der Verpachtung der Betriebe den Verzicht auf die Herrschaft über die Straßen auf ein so geringes Maß reduziert haben, daß die Entwicklung Königsbergs an keiner Stelle hintangehalten werde.

Vor allem aber versuchte er überzeugend darzulegen, daß die Stadt dafür gesorgt hatte, daß ihr die Werte, die sie der Pächterin übergab und die mit etwa neun Millionen zu Buche standen, bei Beendigung der Pacht voll und unverkürzt zurückerstattet werden müßten. Die Stadt habe sogar durch die Amortisation der Anleihen, die infolge der Bestimmungen der Anleiheprivilegien vorgenommen werden müßten, den Erfolg zu erwarten, daß sie nach Ablauf der Pachtzeit diese neun Millionen Werte schuldenfrei besitzen werde.

Endlich habe die Stadt sich das Recht vorbehalten, nicht nur die behördlichen Genehmigungen für die Straßenbahnen zu behalten, sondern auch Trägerin der behördlichen Genehmigungen aller neuen Linien der Straßenbahn innerhalb der Stadt und im Anschluß an das städtische Netz zu werden. Die Pächterin dürfe weder im Stadtkreise noch außerhalb des Stadtkreises im Anschlusse an städtische Linien behördliche Genehmigungen für eine Kleinbahn erwerben oder ausüben. Bei Zuwiderhandlungen sei die Stadt gemäß § 34 berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten. Durch diese Bestimmungen würde verhütet, daß die Pächterin im Laufe der Pacht behördliche Genehmigungen innerhalb des Stadtkreises erwerbe, die über die Pachtdauer hinaus sich erstrecken und daher Schwierigkeiten bei Lösung des Pachtverhältnisses bereiten könnten.

Der Magistrat glaubte zum Schlusse die Überzeugung aussprechen zu dürfen, daß durch den vorliegenden Vertrag jede mögliche Sicherheit gegeben sei, um zu verhüten, daß die Stadt an ihrem Vermögen oder an ihren Rechten Schaden nehmen könnte, während andererseits die finanziellen und wirtschaftlichen Vorteile derartig seien, daß die Stadtverordneten-Versammlung dem Beschlusse des Magistrats im Interesse der Stadt ohne Bedenken genehmigend beitreten könne.

Die Erwartungen des Magistrats wurden auch nicht getäuscht; der Vertrag wurde zunächst in den Abteilungen und dann im Plenum der Stadtverordneten-Versammlung mit großer Majorität angenommen. Wohl gab es noch stundenlange Kämpfe mit den Gegnern. Die vereinigten beiden Abteilungen, also die Hälfte sämtlicher Stadtverordneten, verwandten drei ausgedehnte Sitzungen auf

die Beratung der umfangreichen Vorlage. Das Plenum saß dann noch an zwei aufeinanderfolgenden Tagen, dem 27. und 28. September 1910, fünfzehn Stunden lang diskutierend zusammen, bis in später Nachtstunde die Debatte geschlossen wurde und eine namentliche Abstimmung die Entscheidung brachte. Bei dieser hatte der Magistrat die Genugtuung, daß nur elf Stadtverornete sich als unüberzeugte Gegner der Vorlage bekannten. Von allen Anträgen, die von den Feinden der Verpachtung gestellt waren, wurde nur einer dem Vertrage hinzugefügt, eine Schutzbestimmung für Beamte und Arbeiter; sonst wurde das Ganze unverändert angenommen.

Die Resultate der langen Verhandlungen seit dem ersten Angebot bis zur Genehmigung der Verpachtung durch die Stadtverordneten-Versammlung sind in dem abgeschlossenen Vertrage niedergelegt. Dieser wird daher wegen seiner Wichtigkeit für das gegenwärtige Verhältnis zwischen Stadtverwaltung und Gesellschaft am Schlusse dieses Teils als Anhang im Wortlaute wiedergegeben.

Nach § 33 dieses Vertrages war es der A. E. G. gestattet, nach Hinterlegung einer Sicherheit von 500000 Mark alle Rechte und Pflichten aus dem Vertrage auf eine Gesellschaft zu übertragen, die ihren Sitz in Königsberg haben mußte. Schon im dritten Monate nach Antritt der Pacht machte die A. E. G. von dieser Bestimmung Gebrauch und übertrug alle ihre Rechte und Pflichten aus dem Vertrage an eine Gesellschaft, die ihren Sitz in Königsberg hatte.

Am 21. Dezember 1910 war die Gesellschaft: „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ in Königsberg i. Pr. gegründet worden, und schon am Tage darauf trat sie in alle Rechte und Pflichten aus dem Vertrage mit der Stadtgemeinde ein; am 12. Januar 1911 folgte ihre Eintragung in das

Handelsregister des Königlichen Amtsgerichts zu Königsberg i. Pr.

Mit der Übernahme des Betriebes durch diese Gesellschaft begann eine glückliche Ära des Königsberger Straßenbahnwesens. Die Gesellschaft steht gegenwärtig in ihrem dritten Wirtschaftsjahre und hat in den beiden beendeten Betriebsjahren eine so günstige Entwickelungsperiode durchgemacht, wie sie bei der Verpachtung niemand geahnt hat.

Während die Straßenbahn früher das Schmerzenskind der Stadt war, weil es ihr nicht gelang, befriedigende Einnahmeergebnisse zu erzielen, wirtschaftete die Gesellschaft gleich im ersten Jahre 1911 einen Reingewinn von 285037,37 Mark und im zweiten Betriebsjahre 1912 einen solchen von 291821,58 Mark heraus. Die letzte Zahl wäre wohl noch eine größere gewesen, wenn nicht ein drei Wochen langer Streik des Fahrpersonals den Betrieb gerade zur Pfingstzeit fast lahm gelegt hätte.

Zu diesem erfreulichen Abschluß trug der bedeutsame Aufschwung des Straßenbahnverkehrs viel bei, der besonders durch die Aufhebung der Baubeschränkungen vor den Toren der Stadt und die dadurch hervorgerufene rege Bautätigkeit daselbst stark beeinflußt wurde. Im Jahre 1911 wurden 21833376, im Jahre 1912 schon 23893654 Personen befördert.

Um dieser starken Verkehrszunahme zu genügen, erweiterte die Gesellschaft ihren Wagenpark um 20 neue Motorwagen und 22 neue Anhängewagen mit einem Fassungsraum von 1692 Personen. Das alte Wagenmaterial erhielt durchweg einen neuen eleganten Anstrich; der Betrieb wurde durch Einführung von Liniennummern an Stelle der Farbensignale und durch bessere Beleuchtung im Wageninnern verbessert. Außerdem werden im Winter sämtliche Motorwagen geheizt, um den Fahrgästen

las Fahren selbst in der kalten Jahreszeit angenehm zu nachen.

Den größten Einfluß auf den Fahrbetrieb hat aber der im Frühjahr 1913 begonnene und im Herbste desselben Jahres vollendete Umbau der Oberleitung von Rollen auf Bügel gehabt. Durch die Benutzung des Bügelsystems ist ein viel schnelleres nnd sichereres Fahren ermöglicht, als mit den Rollenstangen, die besonders an den Luftweichen sehr leicht aussetzen. Um die Stromzuführung einheitlich zu gestalten, hat die Gesellschaft das Elektrizitätswerk in Cosse zu einem großen Hauptstromerzeugungswerke ausgebaut und bereits in Betrieb genommen.

Neben diesen sehr erheblichen Verbesserungen des Bahnbetriebes hat die Gesellschaft ihr Augenmerk auch auf die Schaffung guter Räumlichkeiten für ihre Verwaltungsbeamten gerichtet. So ist auf dem Mühlenberge auf dem Grund und Boden des alten Depotgrundstückes ein prachtvolles Verwaltungsgebäude neu erstanden, bei dessen Bau alle Einrichtungen der modernen Technik für Sicherheit und Gesundheit der Beamten so weit als möglich berücksichtigt worden sind.

Die Streckenlänge hat die Gesellschaft durch den Bau der Strecke in der Hagenstraße um 1,5 Kilometer und durch die Weiterführung der Maraunenhöfer Bahn um 0,8 Kilometer vergrößert. Sie beträgt gegenwärtig 44,3 Kilometer gegen 41,97 Kilometer am Schlusse des Jahres 1911.

Die äußerst erfreulichen Ergebnisse der ersten Betriebsjahre berechtigen zu der Hoffnung, daß die Straßenbahn unter der Verwaltung der Gesellschaft auch in Zukunft eine sich stetig steigernde Entwickelung nehmen und dadurch zum Aufblühen der Stadt Königsberg wesentlich beitragen werde.

Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Königsberg i. Pr. und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin über die Verpachtung der städtischen Elektritätswerke und Straßenbahnen.

§ 1.

Gegenstand und Dauer des Vertrages.

Die Stadt verpachtet ihre Elektrizitätswerke und elektrischen Straßenbahnen in dem Umfange, in welchem sie diese Unternehmungen bei Abschluß dieses Vertrages betreibt, samt den im § 2 aufgeführten Grundstücken, den Gebäuden und dem Inventar, wie sie stehen und liegen, an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft für die Zeit vom 1. Oktober 1910 bis zum 30. September 1940.

Wird dieser Vertrag nicht zwei Jahre vor Ablauf von einer Seite durch eingeschriebenen Brief gekündigt, so verlängert er sich jedesmal stillschweigend um drei Jahre.

A. Rechtsverhältnisse bei Beginn der Pacht.

§ 2.

Grundstücke.

In die Pachtung sind folgende Grundstücke und Grundstücksteile einbegriffen:

1. Mühlenberg 2/3 und Mühlengang 3,
2. Mühlenberg 4 mit Ausschluß des durch den Fluchtlinienplan zur Straßenverbreiterung bestimmten Teiles,
3. Mühlenberg 5,
4. von dem Grundstücke Münchenhofgasse 1, der auf dem Lageplan des städtischen Vermessungsamtes vom 18. Oktober 1910 mit a, b, c, d, e umschriebene Teil,
5. Löbenichtsche Langgasse 21,
6. Löbenichtsche Langgasse 23/24 mit Ausschluß des bereits zur Straße gezogenen Teiles,

7. Löbenichtsche Langgasse 25 mit Ausschluß des bereits zur Straße gezogenen Teiles,
8. Entengasse 7,
9. Entengasse 8—15,
10. Juditten Bd. VI., Blatt 87,
11. Bahnstraße 38 und Landgrabenstraße 1 mit Ausschluß der auf dem Lageplan des städtischen Vermessungsamtes vom 18. Oktober 1910 mit f, g, h, i und mit k, l, m, n umschriebenen Teile,
12. Mittelhufen Bd. XVIII, Blatt 449 und Bd. XIX, Blatt 521,
13. von dem Grundstücke Holsteiner Damm 12 die auf dem Lageplan des städtischen Vermessungsamtes vom 18. Oktober 1910 mit einem roten Farbstreifen umrandeten Teile. Die blau umrandete Parzelle A, B, C, D wird mitverpachtet, wenn die Stadtgemeinde die beabsichtigte Müllverbrennungsanlage nicht darauf errichten sollte,
14. von dem Grundstücke Haberberg Bd. XVIII, Blatt 15, die auf dem Lageplan des städtischen Vermessungsamtes vom 18. Oktober 1910 rot angelegten Teile.

Die Pächterin verpflichtet sich, auf Verlangen des Magistrats die durch den Fluchtlinienplan zur Straße bestimmten Teile der Grundstücke Mühlenberg 2/3 und Mühlengang 3, Löbenichtsche Langgasse 21, 23/24 und 25 ohne Entschädigung oder Minderung des Pachtzinses freizulegen.

§ 3.

Betriebsinventar.

Die zu den verpachteten Betrieben gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen werden der Pächterin auf Grund eines Pachtverzeichnisses übergeben, in dem die verpachteten Gegenstände mit ihren aus den vom

Magistrate geführten Inventarienbüchern sich zur Zeit des Pachtbeginnes ergebenden Buchwerten als Werteinheiten aufgeführt sind.

Das Pachtverzeichnis ist von beiden Teilen zu vollziehen. Einwände aus Sachmängeln sowie nachträgliche Einwände gegen die Richtigkeit des Verzeichnisses sind ausgeschlossen.

§ 4.

Lagerbestände.

Die Pächterin übernimmt die sämtlichen zu den verpachteten Betrieben gehörigen Lagerbestände und bezahlt den Wert, welcher auf Grund der Lagerbücher nach den Einkaufspreisen und Transportkosten festgestellt wird, bei der Übergabe.

§ 5.

Laufende Rechtsverhältnisse.

1. Die Pächterin übernimmt alle Rechte und Pflichten aus den beim Abschluß dieses Vertrages für die verpachteten Betriebe bestehenden Verträgen.

2. Die Pächterin übernimmt die Beamten und Arbeiter der Straßenbahn und des Elektrizitätswerks, soweit der Magistrat sie nicht im städtischen Dienste behalten will, und wird sie auch in Zukunft ohne wichtigen Grund nicht entlassen. Die Pächterin hat dafür einzustehen, daß die Stadt wegen irgend welcher Ansprüche der übernommenen Beamten und Arbeiter aus den Anstellungs- oder Dienstverhältnissen nicht in Anspruch genommen wird. Die Pächterin verpflichtet sich, den von ihr übernommenen Beamten und Arbeitnehmern mindestens diejenigen Bezüge und Vorteile, insbesondere auch hinsichtlich Ruhelohn und Hinterbliebenenfürsorge, Dienstalterszulagen und Urlaub, zu gewähren, wie sie die Stadt zurzeit gewährt. Dabei muß die vor Beginn der Pacht in städtischen Diensten verbrachte Zeit voll in Anrech-

ung gebracht werden. Soweit den Beamten und Arbeit-
iehmern ein klagbares Recht auf solche Bezüge und
Vorteile gegen die Verpächterin nicht zusteht, sollen sie
ein solches auch nicht gegen die Pächterin haben.

3. Die bei den Verwaltungen der verpachteten Be-
riebe geführten Fonds, sowie die Barbestände verbleiben
ler Stadt. Der Pächterin werden jedoch übergeben: die
Stromkautionen, die Kautionen der von der Pächterin
ibernommenen Beamten, die aus den Strafgeldern der
Arbeiter gesammelten Fonds, die vorhandenen Erlöse
ler Fundgegenstände und die noch vorhandenen Fund-
gegenstände selbst. Die Pächterin verpflichtet sich, diese
Massen bestimmungsgemäß zu verwenden und die Stadt
ıußer Schuldverbindlichkeit zu setzen.

4. Alle Lieferungen und Leistungen, welche bis
zur Übergabe erfolgt sind, bezahlt die Stadt. Hat die
Stadt schon Zahlungen für Leistungen erhalten, welche
ganz oder zum Teil erst von der Pächterin erfüllt
verden, so zahlt die Stadt den entsprechenden Betrag
ın die Pächterin heraus. Umgekehrt sind der Stadt die
Leistungen entsprechend zu vergüten, welche sie schon
erfüllt hat, für welche aber die Pächterin erst die Gegen-
eistung erhält.

5. Alle Schäden, die vor Übergabe der Betriebe
ın die Pächterin entstanden sind, hat die Stadt zu
ragen.

§ 6.

Gewerbebetriebsgenehmigungen.

Die Stadt behält die behördliche Genehmigung für
lie vorhandenen Straßenbahnlinien und wird Trägerin
ıller neuen Genehmigungen für Veränderungen und Er-
weiterungen des Straßenbahnnetzes, auch wenn die Ver-
ängerung einer Linie sich über den Stadtkreis hinaus
erstreckt. Die Unterlagen für neue Genehmigungen hat

die Pächterin zu beschaffen. Die Stadt ist verpflichtet,
die Genehmigung nachzusuchen, jedoch berechtigt, deren
Dauer auf die Pachtzeit zu beschränken.

Die Pächterin verpflichtet sich, ohne Genehmigung
des Magistrats weder im Stadtkreise noch — sofern es
sich um Anschlußstrecken an städtische Linien handelt —
außerhalb des Stadtkreises irgend eine behördliche Ge-
nehmigung für eine neue Kleinbahn zu erwerben oder
auszuüben.

B. Rechtsverhältnisse während der Pacht.

§ 7.

Verpflichtung zur Führung des Betriebes.
Übernahme der Haftpflicht.

1. Der Betrieb ist unter Innehaltung der in den
Genehmigungsurkunden oder sonst getroffenen Vor-
schriften ordnungsmäßig und ohne Unterbrechung zu
führen, namentlich auch so einzurichten, daß jederzeit
Elektrizität in genügender Menge den angeschlossenen
Abnehmern zur Verfügung steht und der Fahrplan der
Bahn innegehalten wird.

2. Kommt die Pächterin ihrer Betriebspflicht nicht
nach, ohne durch höhere Gewalt dazu genötigt zu sein,
so ist der Magistrat berechtigt, nachdem er die Pächterin
unter Setzung einer angemessenen Frist zweimal mittels
eingeschriebener Briefe zur ordnungsmäßigen Führung
des Betriebes erfolglos aufgefordert hat, selbst oder
durch Dritte auf Kosten der Pächterin den Betrieb zu
führen und dazu alle Anlagen und Betriebsmittel der
Pächterin zu benutzen, bis der ornungsmäßige Betrieb
durch die Pächterin selbst gesichert ist. Das Recht der
Stadt, die Pächterin auch im Rechtswege zur Erfüllung
der Betriebspflicht anzuhalten und Schadenersatz zu
fordern, bleibt unberührt.

3. Bei Straßenbauarbeiten hat die Pächterin den Straßenbahnbetrieb auf ihre Kosten, erforderlichenfalls durch Notgleise, aufrecht zu erhalten, sofern nicht außergewöhnlich hohe Kosten entstehen oder der Magistrat eine Ausnahme gestattet.

4. Ist eine Einstellung oder Beschränkung des Betriebes unabwendbar, so ist dem Magistrate unter Darlegung des Sachverhalts unverzüglich Mitteilung zu machen. Die Pächterin ist verpflichtet, den Betrieb so schleunig als möglich wieder in Gang zu bringen.

5. Die Pächterin haftet für alle dem Betriebsunternehmer gesetzlich zur Last fallenden Schäden, die aus Anlaß ihrer Betriebsführung oder der Ausführung ihrer baulichen Arbeiten entstehen, und hat die Stadt in den etwa erhobenen Prozessen auf eigene Kosten zu vertreten.

§ 8.

Änderungen und Erweiterungen der Betriebe.

1. Die Pächterin darf an den Pachtgegenständen einschließlich der Gebäude alle Veränderungen vornehmen, welche erforderlich sind, um den Betrieb auf der Höhe zu erhalten, zu erweitern oder zu verbessern, auch zu diesem Zwecke Neuanschaffungen bewirken. Dabei dürfen nur beste dem jeweiligen Stande der Technik entsprechende Konstruktionen und beste Materialien verwendet werden.

2. Die Pächterin darf nur mit Genehmigung des Magistrats Grundstücke für die verpachteten Betriebe erwerben oder über die Vertragsdauer hinaus pachten oder mieten. Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn der Erwerb oder die Pachtung eines Grundstückes zur Fortführung oder Erweiterung des Betriebes erforderlich ist.

3. In den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Pachtzeit bedürfen alle Änderungen und Erweiterungen der Genehmigung des Magistats.

4. Die Pächterin ist verpflichtet, das Leitungsnetz der Elektrizitätswerke zu erweitern, wenn auf 20 Meter einfache Leitungslänge ein K.-W.-Anschlußwert gesichert ist, oder wenn die Interessenten die neuen Leitungen bezahlen, oder bei geschlossener städtischer Bebauung zehn Pfennige, bei offener landhausartiger Bebauung fünfzehn Pfennige Mehrpreis für die K.-W.-St. zu zahlen bereit sind und eine Stromeinnahme von mindestens fünfzehn Prozent des für die neue Leitung erforderlichen Kapitals zu erwarten ist. Die Verpflichtung zur Zahlung des Mehrpreises entfällt, sobald in einem Betriebsjahre außer den Stromerzeugungskosten (§ 19) und der Abschreibung (§ 24) fünf Prozent Zinsen des Anlagekapitals für die neue Leitung durch die Stromeinnahme gedeckt ist.

5. Die Pächterin ist verpflichtet, neue Straßenbahnlinien zu bauen und zu betreiben, ferner vorhandene Linien zu verlängern oder in einen anderen Straßenzug zu verlegen, wenn die Stadt eine Einnahme in Höhe der Selbstkosten der auf die neuen, verlängerten oder umgelegten Linien entfallenden reduzierten Wagenkilometer gewährleistet. Die Zahl der reduzierten Wagenkilometer ergibt sich aus der Summe der nutzbar gefahrenen Motorwagenkilometer, vermehrt um ein Drittel der Summe der nutzbar gefahrenen Anhängewagenkilometer.

6. Nimmt die Pächterin die ihr obliegenden Bauarbeiten nicht in Angriff, oder verzögert sie deren Fortführung, so ist der Magistrat berechtigt, nachdem er unter Setzung einer angemessenen Frist eine nochmalige Aufforderung an die Pächterin gerichtet hat, für jede angefangene Woche nach Ablauf der Nachfrist eine Vertragsstrafe von zehn Mark für je ein Meter einfache

Leitungslänge und von zwanzig Mark für je ein Meter einfache Gleislänge festzusetzen, auch neben diesen Vertragsstrafen Erfüllung zu verlangen.

§ 9.

Benutzung der Verkehrswege.

1. Die Stadt gestattet der Pächterin die Benutzung ihrer öffentlichen Verkehrswege, soweit die Benutzung zur Führung der gepachteten Betriebe erforderlich ist.

2. Die elektrischen Starkstromleitungen innerhalb des Stadtbezirks müssen, abgesehen von den Fahrleitungen der Straßenbahn, unterirdisch verlegt werden, soweit der Magistrat nicht Ausnahmen gestattet. In einzelnen äußeren Stadtteilen, die vorwiegend von Gewerbebetrieben eingenommen werden, und in noch nicht voll angebauten Straßen dürfen Verteilungsleitungen von vier Drähten mit höchstens je 50 qmm Querschnitt oberirdisch verlegt werden. Der Magistrat darf die Genehmigung zurückziehen, wenn der gewerbliche Charakter des Stadtteiles sich ändert oder die Straßen voll angebaut sind. Der Teil des Straßenkörpers' in welchen die Leitungen oder die Gleise zu verlegen sind, wird vorher vom Magistrat nach Anhörung der Pächterin bestimmt.

3. Die Stadt darf während der Pachtzeit weder einem Dritten die Benutzung ihrer öffentlichen Verkehrswege, in denen sich die Leitungen der Pächterin befinden oder auf Verlangen des Magistrats ohne Verzug verlegt werden, zur Verlegung elektrischer Starkstromleitungen gestatten, noch dortselbst solche Leitungen verlegen. Erteilte Genehmigungen hat der Magistrat auf Verlangen der Pächterin zu kündigen und eigene Leitungen zu entfernen, sobald sie zur Lieferung des Stromes bereit ist.

4. Ebenso darf die Stadt Straßen-, Klein- oder gleislose Bahnen im Stadtbezirke, die mit den verpachteten Straßenbahnen in Konkurrenz treten könnten, weder selbst erbauen und betreiben, noch Dritten die Zustimmung erteilen, falls die Pächterin sich bereit erklärt, unter den gleichen Bedingungen das Unternehmen auszuführen und zu betreiben, unter denen ein dritter Unternehmer die Zustimmung der Stadt nachsucht. Nur, soweit solche Bahnen jetzt bestehen, behält sich die Stadt das Recht vor, deren Verlegung in andere Straßenzüge zu gestatten.

5. Die durch Veränderungen an Straßenzügen, Brücken, Leitungen, Fluchtlinien oder aus anderen Gründen nach Ermessen des Magistrats bedingten örtlichen Änderungen von Gleisen und Leitungen in derselben Straße hat die Pächterin ohne Verzug auszuführen. Die Kosten hierfür trägt die Pächterin bis zum Betrage von eintausend Mark für jede Verlegung. Doch übernimmt die Stadt außer den Mehrkosten auch die Kosten, welche erwachsen, weil die Stadt neue Leitungen ohne Rücksicht auf die Leitungen der Pächterin so verlegt oder bestehende so ändert, das gegenseitige Störungen entstehen oder weil trotz bester, der Stadt bekannt gegebener und von ihr nicht beanstandeter Konstruktion und trotz bester Beschaffenheit der Leitungen der der Pächterin zur Verfügung gestellte Straßenraum sich als Ursache solcher Störungen erweist.

§ 10.

Unterhaltung der Anlagen.

1. Die Pächterin hat die gesamten Anlagen dauernd in ordnungsmäßigem, betriebsfähigem und dem jeweiligen Stande der Technik entsprechendem Zustand zu erhalten und demgemäß alle nicht genügend leistungsfähigen.

veralteten oder durch Gebrauch schadhaft gewordenen oder aus anderen Gründen außer Betrieb gesetzten Gegenstände zu entfernen und durch neue von bestem Material und bester Konstruktion zu ersetzen.

2. Zur Unterhaltung gehören ferner:

a) Pflasterarbeiten, soweit sie durch schlechte Lage, Reparaturen oder Erneuerungen der Gleise oder der elektrischen Anlagen oder durch Herstellung von Hausanschlüssen notwendig werden. Die Stadt ist berechtigt, die Ausführung dieser Pflasterarbeiten ganz oder teilweise selbst zu übernehmen und die Erstattung der Kosten von der Pächterin zu verlangen. Die laufende Unterhaltung des Pflasters erfolgt jedoch seitens der Stadt auf eigene Kosten;

b) die Freihaltung und Entwässerung der Schienen und des Raumes zwischen ihnen und in Entfernung bis 0,5 m von beiden Außenkanten, sowie die Wegschaffung des aus den Rillen der Schienen zusammengebrachten Straßenkehrichts.

3. Die Pächterin hat alle von Aufsichts wegen geforderten Auflagen zu erfüllen, sowie die auf den Grundstücken ruhenden Lasten und die Feuerversicherung zu tragen.

§ 11.

Tarife und Fahrplan.

1. Die Pächterin darf die bestehenden Tarife ohne Genehmigung der Stadt nicht erhöhen.

2. Die Stromtarife dürfen für Königsberg nicht höher sein, als sie für irgend einen anderen Ort, welcher von dem verpachteten Elektrizitätswerk mit Strom versorgt wird, von der Pächterin festgesetzt sind. Sonderabkommen mit einzelnen Stromabnehmern sind gestattet.

3. Die Pächterin ist bei einer Vertragsstrafe von einhunderttausend Mark für jedes volle Betriebsjahr verpflichtet, binnen drei Jahren nach Abschluß dieses Vertrages die Stromtarife so zu ermäßigen, daß kein Stromabnehmer im Jahresdurchschnitt mehr als vierzig Pfennige für die K.-W.-St. Lichtstrom und mehr als zwanzig Pfennige für die K.-W.-St. Strom zu anderen Zwecken zu zahlen hat. Eine Bestimmung hierüber ist in die Tarife aufzunehmen. Die Pächterin darf Elektrizitätssteuern, welche etwa gesetzlich eingeführt werden sollten, auf die Strompreise aufschlagen.

4. Die Stadt wird bei Anträgen auf Erhöhung des Straßenbahntarifs auf die finanzielle Lage des Bahnunternehmens und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht nehmen (vgl. § 14 Abs. 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. 7. 1892). Die Pächterin darf eine neu eingeführte Fahrkartensteuer auf die Preise der Fahrkarten aufschlagen.

5. Die Pächterin hat den Fahrplan dem Verkehrsbedürfnis entsprechend aufzustellen. Sie darf ohne Zustimmung des Magistrats die Wagenkilometer auf den einzelnen Linien gegenüber dem letztvergangenen Sommer- und Winterhalbjahr nicht um mehr als zwanzig Prozent vermindern, noch den Betrieb später anfangen oder früher aufhören lassen.

§ 12.

Verpflichtungen gegen Private. Hauseinrichtungen.

1. Soweit in diesem Vertrage Vereinbarungen zugunsten Dritter enthalten sind, erwerben diese unmittelbar das Recht, die Leistung zu fordern.

2. Die Pächterin darf niemanden, der den allgemein festgesetzten Bedingungen für Anschluß an das Elek-

trizitätswerk oder für Benutzung der Straßenbahn nachkommt, zurückweisen, sofern die vorhandenen Anlagen ausreichen.

3. Die Pächterin hat das ausschließliche Recht, die Straßenanschlußleitungen und die Verbindungen der Hauseinrichtungen mit diesen durch die Hauptsicherungen herzustellen und die Elektrizitätszähler zu liefern.

4. Für die Ausführung der Hauseinrichtungen von den Hauptsicherungen ab werden vom Magistrat im Einverständnis mit der Pächterin Vorschriften herausgegeben, die von den Installateuren zu beachten sind. Die Pächterin ist berechtigt, die Hauseinrichtungen zu prüfen und bei Nichtbeachtung der Vorschriften den Anschluß zu versagen. Die Prüfung, welche innerhalb drei Tagen nach Eingang des Antrages zu erfolgen hat, sowie eine etwa erforderliche Nachprüfung sind kostenfrei. Müssen wegen mangelhafter Ausführung mehr als diese zwei Prüfungen vorgenommen werden, so ist die Pächterin berechtigt, für jede folgende Prüfung eine Gebühr zu beanspruchen, welche nicht mehr als fünf Prozent des Wertes der zu prüfenden Arbeiten und Lieferungen betragen darf. Entstehen bei der Prüfung Meinungsverschiedenheiten, so entscheidet ein vom Magistrat zu ernennender Sachverständiger endgültig. Die Kosten trägt die unterliegende Partei. Der Anschluß muß innerhalb zweier Tage nach zufriedenstellendem Prüfungsergebnisse erfolgen. Während der Umzugszeiten findet eine angemessene Verlängerung dieser Fristen statt.

§ 13.

Betriebsstörungen. Arbeiten der Stadt.

1. Die Stadt leistet für Betriebsstörungen, die durch ihre Arbeiten entstehen, keinen Ersatz.

2. Die Stadt ist verpflichtet, die Inangriffnahme von Straßenarbeiten der Pächterin rechtzeitig vorher anzuzeigen, damit diese die Arbeiten überwachen kann. Ist die Anzeige nicht rechtzeitig erfolgt, so hat die Stadt für alle Versehen ihrer Beamten und ihrer Arbeiter einzustehen und haftet für allen Schaden, welchen die Pächterin bei erhaltener Anzeige hätte abwenden können.

3. Vor Beginn der Bauzeit werden von dem Magistrat nach Anhörung der Pächterin die Termine für die Ausführung der Arbeiten in den städtischen Straßen festgesetzt.

4. Bei Instandsetzungsarbeiten, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes unverzüglich vorgenommen werden müssen, sowie bei kleineren Arbeiten, für welche Termine nicht festgesetzt sind, hat die Pächterin den Magistrat vor Beginn der Ausführung zu benachrichtigen.

5. Sieht die Stadt sich genötigt, von den festgesetzten Terminen abzuweichen, so hat sie dies zur Vermeidung von Schadensersatzansprüchen der Pächterin rechtzeitig vorher mitzuteilen.

Leistungen an die Stadt.

§ 14.

Fester Pachtzins.

Die Pächterin leistet jährlich an die Stadt einen festen Pachtzins von 1150000 Mark. (in Worten: „Eine Million einhundertfünfzigtausend Mark“), für jedes Kalendervierteljahr spätestens am 25. des letzten Monats zahlbar.

Wenn der Straßenbahnbetrieb oder die Stromabgabe wegen höherer Gewalt länger als vierzehn Tage hintereinander auf mehr als dem zehnten Teil der im § 6 Absatz 1 bezeichneten Straßenbahnlinien oder der im Stadtbezirk liegenden Starkstromleitungen eingestellt war,

so entfällt ein den verminderten Einnahmen entsprechender Teil des festen Pachtzinses.

Der feste Pachtzins erhöht sich um fünfzigtausend Mark, wenn binnen zwei Jahren nach Übernahme der Pacht eine Gesellschaft zur Führung der Betriebe nicht gegründet ist.

§ 15.

Straßenbeleuchtung.

1. Die Pächterin hat die öffentliche Straßenbeleuchtung nach den Anweisungen des Magistrats bis zum Selbstkostenbetrage von 125000 Mark (in Worten: „Einhundertfünfundzwanzigtausend Mark") unentgeltlich, darüber hinaus gegen Erstattung der Selbstkosten zu liefern.

2. Zur öffentlichen Straßenbeleuchtung gehört die Lieferung, Aufstellung, Unterhaltung und Bedienung aller dazu erforderlichen Einrichtungen und Betriebsmittel. Die Stadt darf die Arbeiten und Lieferungen für Erweiterungen der Anlagen ganz oder teilweise auf ihre Kosten selbst ausführen.

3. Die Pächterin hat die Berechnung der Selbstkosten nebst den erforderlichen Unterlagen dem Magistrate nach Schluß jedes Pachtjahres zuzusenden.

4. Die Stadt ist berechtigt, jedesmal für ein Pachtjahr an Stelle der Stromselbstkosten den Lichtstrompreis zu wählen, den die Pächterin einem Abnehmer gewährt, dessen Anlage mit Strom von gleicher oder geringerer Spannung gespeist wird, einen gleichen oder geringeren Anschlußwert, eine gleiche oder geringere Benutzungsdauer hat, und bei welcher die Verhältniszahl zwischen höchster und mittlerer Beanspruchung nicht kleiner ist.

§ 16.

Stromrabatte.

Die Pächterin hat der Stadt zwanzig Prozent Rabatt auf die normalen Tarife von Licht- und Kraftstrom für

städtische Gebäude und Betriebe bis zum Höchstbetrage des Rabatts von 50000 Mark für jedes Jahr (in Worten: „Fünfzigtausend Mark"), darüber hinaus fünfzehn Prozent zu gewähren. Wird der Rabatt von fünfzigtausend Mark in einem Betriebsjahre nicht voll in Anspruch genommen, so ist die Stadt berechtigt, die Restsumme sich als Rabatt für die kommenden Jahre gutschreiben zu lassen.

§ 17.

Lieferung der Fahrkarten.

Die Pächterin hat der Stadt jährlich Straßenbahnfahrkarten für städtische Beamte im Betrage von 25000 Mark (in Worten: „Fünfundzwanzigtausend Mark"), nach den normalen Tarifen berechnet, unentgeltlich zu liefern.

§ 18.

Anteil an den Einnahmen bei vergrößertem Betriebe.

Die Pächterin hat an die Stadt von den Einnahmen bei vergrößertem Betriebe folgende Anteile zu leisten:

a) fünf Prozent von der Bruttoeinnahme (Zuwachsabgabe) aus der innerhalb der Ringchaussee gegen Entgelt oder zum Betriebe der Straßenbahnen abgegebenen Energie. Abgabefrei sind jedoch die ersten sieben Millionen fünfhunderttausend Kilowattstunden, deren Wert nach dem für die Kilowattstunde erzielten Durchschnittspreise berechnet wird. Die für die Straßenbahn abgegebene Energie wird zu den Selbstkosten (§ 19) in Rechnung gestellt;

b) fünfundzwanzig Prozent von der achtunddreißig Pfennig für den reduzierten Wagenkilometer (§ 8, Absatz 5) übersteigenden Fahrgeldereinnahme auf den in § 6, Absatz 1 bezeichneten Linien (Fahrgelderanteil).

Der Satz von achtunddreißig Pfennigen für den reduzierten Wagenkilometer soll um jeden halben Pfennig ermäßigt oder erhöht werden, um den sich die reinen Betriebskosten des reduzierten Wagenkilometers unter vierundzwanzig Pfennige ermäßigen oder über siebenundzwanzig Pfennige erhöhen. Unter reinen Betriebskosten im Sinne dieses Absatzes werden die nach § 19, Absatz 2 zu berechnenden Selbstkosten eines reduzierten Wagenkilometers verstanden, aber unter Fortfall der Zinsen des Anlagekapitals, der Abschreibungen und des an die Stadt zu zahlenden Pachtanteiles.

Die Zahlung der Zuwachsabgabe und des Fahrgelderanteiles erfolgt jährlich innerhalb zweier Monate nach Schluß des Geschäftsjahres.

§ 19.

Berechnung der Selbstkosten.

1. Bei Berechnung der Selbstkosten für Strom dürfen nur die auf folgende Posten entfallenden Beträge in Rechnung gestellt werden:

a) Betriebsmaterialien, Gehälter, Pensionen, Löhne, Gratifikationen, Tantiemen, Bürokosten, Unterhaltung der Betriebsanlagen, Mieten, Pachten, fünf Prozent Zinsen des aufgewendeten Kapitals, Differenz zwischen Kreditorenzinsen und Debitorenzinsen, Abschreibungen, gezahlte Entschädigungen, Steuern, Stempelbeträge, Feuerversicherungsbeträge, Versicherung von Akkumulatoren, Beiträge auf Grund der Arbeiterversicherungsgesetze, sonstige Versicherungsprämien, Prozeßkosten, Aufwendungen für Akquisition, Beaufsichtigung und Prüfung der Hauseinrichtungen;

b) Aufwendungen, welche gemäß § 22 in dem Zugangsverzeichnis erscheinen, dürfen bei Berechnung der Selbstkosten nicht als Betriebsausgaben in Ansatz gebracht werden.

2. Bei Berechnung der Selbstkosten für Wagenkilometer und öffentliche Beleuchtung wird der Strom nach Absatz 1 berechnet. Im übrigen kommen die in Absatz 1 aufgeführten Kostengattungen zur Berechnung, mit Ausnahme der Aufwendungen für Akquisition sowie für Beaufsichtigung und Prüfung der Hauseinrichtungen.

3. Für die Herstellungskosten öffentlicher Beleuchtungseinrichtungen sind die Vorschriften zu § 23 maßgebend.

§ 20.

Anteil am Reingewinn.

Wird für den Betrieb der verpachteten Werke eine neue Gesellschaft gegründet (§ 33), so fällt der zur Verteilung bestimmte Gewinn über acht Prozent hinaus zu ein Viertel, über zehn Prozent hinaus zu ein Drittel, über zwölf Prozent hinaus zu einhalb der Stadt zu.

Nach Ablauf der ersten fünfzehn Pachtjahre dürfen bei Berechnung des Anteils der Stadt am Reingewinne außer den vertragsmäßigen Abschreibungen nicht mehr als zwei Prozent des von der Pächterin investierten Kapitals zu Rücklagen von dem Bruttogewinne in Abzug gebracht werden, auch wenn bei Berechnung des zur Verteilung bestimmten Gewinns höhere Rücklagen in den Abschluß eingestellt werden. Die Gewinnbeteiligung der Stadt erhöht sich außerdem von demselben Zeitpunkte ab derart, daß bereits über zehn Prozent hinaus die Hälfte der Stadt zufällt.

Die Zahlung des Gewinnanteiles erfolgt gleichzeitig mit der Dividendenzahlung.

§ 21.

Gegenseitige Lieferung von Dampf und elektrischem Strom.

Sollte die Stadt eine Müllverbrennungsanlage errichten, so ist die Pächterin verpflichtet, den darin erzeugten Dampf in ihrem Kesselhause zu den Selbstkosten abzunehmen, zu welchen sie den Dampf in ihrem Kesselhause erzeugt. Der Dampf muß an der Abnahmestelle von gleicher Spannung und Überhitzung sein, wie der von der Pächterin erzeugte.

Baut die Pächterin ein neues Kesselhaus, so ist auf die Errichtung der Müllverbrennungsanlage entsprechend Rücksicht zu nehmen. Hierüber soll vor Beginn des Baues eine Verständigung mit dem Magistrate herbeigeführt werden.

Die Stadt verpflichtet sich, ihren gesamten Bedarf an Starkstrom von der Pächterin zu beziehen, soweit die erforderlichen Zuleitungen bereits vorhanden sind oder von der Pächterin auf ihre Kosten ohne Verzug hergestellt werden. Anderenfalls darf die Stadt selbst Strom erzeugen oder von Dritten beziehen, auch wenn städtische Verkehrswege dabei benutzt werden.

§ 22.

Rechnungs- und Buchführung.

1. Die Pächterin hat für die Elektrizitätswerke, sowie für die Straßenbahnen gesonderte Bücher zu führen und ihre Buchführung so zu gestalten, daß alle für die städtischen Rechte und Pflichten erheblichen Tatsachen aus den Büchern festgestellt werden können; die Stadt darf durch Beamte oder einwandfreie Vertrauenspersonen die Bücher und Belege einsehen, auch die Betriebseinrichtungen besichtigen.

2. Neuanschaffungen sind mit ihren Anfangsbuchwerten gesondert und als Werteinheiten nach dem Muster des Pachtverzeichnisses (§ 3) nach Nummern geordnet in ein Zugangsverzeichnis einzutragen. Dabei darf auch ein Gegenstand, der in eine vorhandene Werteinheit als Teil eingefügt wird, als Neuanschaffung angesehen und sein Wert in das Zugangsverzeichnis als neue Werteinheit eingetragen werden, wenn der Anschaffungswert mindestens dreihundert Mark beträgt, und wenn der Gegenstand nicht zugleich als Ersatz für einen herausgenommenen Teil, sondern als ein neues Glied, das den Nutzeffekt, die Leistungsfähigkeit oder die Betriebssicherheit erhöht, in die vorhandene Werteinheit eingebaut wird. Aufwendungen, welche gemäß § 19 bei der Berechnung der Selbstkosten als Betriebsausgaben in Ansatz gebracht werden, dürfen unter keinen Umständen in dem Zuwachsverzeichnis als Neuanschaffung erscheinen. Als Neuanschaffungen gelten also in keinem Falle Erneuerungen an den Werteinheiten der beiden Verzeichnisse; sie dürfen deswegen nicht in dem Zugangsverzeichnis zugeschrieben, sondern nur gemäß § 19 bei Berechnung der Selbstkosten als Betriebsausgaben in Ansatz gebracht werden.

3. Werteinheiten, die nicht mehr im Betrieb benutzt werden, sind aus den Verzeichnissen zu streichen. Der Erlös aus dem Verkauf solcher Werteinheiten gehört der Pächterin.

4. Die Pächterin hat dem Magistrat alljährlich beim Abschluß einen übersichtlichen Nachweis der in den Verzeichnissen im Laufe des Jahres vorgenommenen Änderungen mit Angabe der Buchwerte und der Abschreibungssätze zu übersenden und auf Verlangen des Magistrats durch Rechnungsbelege, Beschreibung und Zeichnung im einzelnen zu erläutern. Soweit der

Magistrat innerhalb zweier Monate nach Eingang Einwendungen nicht erhebt, gelten Inventarbestand und Wertberechnung als anerkannt.

§ 23.

Feststellung der Buchwerte.

1. Als Anfangsbuchwert einer Neuanschaffung gilt der Anschaffungswert.

2. Wird durch die Neuanschaffung eine Werteinheit des Pachtverzeichnisses ersetzt, so gilt als Anfangsbuchwert dieser Neuanschaffung der Anschaffungswert abzüglich des Buchwerts der ersetzten Werteinheit des Pachtverzeichnisses. Erfolgt im Laufe der Pacht ein mehrmaliger Ersatz, so ist der gleiche Betrag jedesmal abzuziehen.

3. Doch wird der Wert der nach § 2 Absatz 2 bei einer Fluchtliniendurchführung freigelegten Gebäude von dem Werte eines Neubaues nicht in Abzug gebracht.

4. Der Anschaffungswert wird wie folgt berechnet:

a) bei Gegenständen, welche von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellt werden, ist der Listenpreis maßgebend, abzüglich fünfzehn Prozent Rabatt. Gegenstände, für deren Vertrieb ein Kartell oder Syndikat besteht, sind gemäß den Kartell- oder Syndikatspreisen zu berechnen, also ohne Rabatt;

b) bei Erzeugnissen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, für welche Listenpreise zur Zeit der Ausführung nicht bestehen, werden die Herstellungsselbstkosten mit einem Aufschlag von fünfundzwanzig Prozent angesetzt. Bei der Festsetzung dieser Selbstkosten sind Unkosten der Verkaufsabteilung und der Zentralverwaltung nicht in Rechnung zu stellen. Auf Wunsch der Stadt sind die Nachweise über diese Selbstkosten einer von der Stadt zu bestimmenden sachverständigen Vertrauensperson zu erbringen;

c) bei Erzeugnissen, welche nicht von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellt werden, ist der Einstandspreis mit zehn Prozent Aufschlag maßgebend, jedoch unter Berücksichtigung aller Vorzugsbedingungen, Vergütungen und Rabatte;

d) hierzu treten noch für Montagen und Bauleitung die baren Aufwendungen mit einem Aufschlag von fünfzehn Prozent und ferner die baren Frachtauslagen. Dagegen sind Entwurf und Vorarbeiten unentgeltlich zu leisten.

§ 24.

Abschreibungen.

1. Von den Anfangsbuchwerten der Neuanschaffungen (§ 23) sind jährlich abzuschreiben, und zwar seit Inbetriebnahme:

a) bei Gebäuden, bei Fundamenten der Kessel, der Maschinen und der Apparate, bei Zu- und Abflußrohrleitungen und der zu den Gebäuden gehörigen Wasser- und Lichtinstallationen, bei blanken Metallleitungen nebst Zubehör ein Prozent;

b) Kabelstarkstromleitungen nebst Zubehör eineinhalb Prozent,

c) Gleisanlagen, Transformatoren, Schaltanlagen und sonstige Apparate ohne laufende Teile zwei Prozent;

d) Straßenbahnwagen nebst elektrischer Betriebsausrüstung, Dynamomaschinen, Elektomotoren, Akkumulatoren, Zähler und sonstige Apparate mit laufenden Teilen vier Prozent,

e) Dampfmaschinen, Turbinen, Kessel mit Zubehör und Arbeitsmaschinen sechs Prozent.

2. Die Abschreibungen dürfen bei den einzelnen Nummern des Zugangsverzeichnisses aufhören, sobald der Buchwert nicht höher ist als der Marktpreis, den die Baustoffe besitzen (Materialwert).

3. Die Gesamtsumme der Abschreibungen muß mindestens drei Prozent des von der Pächterin neu investierten Kapitals abzüglich der für Grunderwerb gemachten Aufwendungen betragen; der etwa fehlende Betrag ist zunächst zur Erhöhung der Abschreibungen der Klasse e) zu verwenden.

4. Bei beweglichen Ausrüstungsgegenständen (Werkzeugen, Geräten, Uniformen und Mobiliar) werden Abschreibungen nicht vorgenommen, sondern es werden die in Abgang gekommenen Stücke mit ihrem Anschaffungswert ausgebucht.

C. Rechtsverhältnisse bei Beendigung der Pacht.

§ 25.

Rückgewähr der Pacht.

Bei Beendigung der Pacht hat die Pächterin die Betriebe mit allen Erweiterungen nach Maßgabe des Pacht- und des Zugangsverzeichnisses (§ 22) der Verpächterin zurückzugewähren, auch die zur Fortführung des Betriebes erforderlichen Lagerbestände der Stadt zu übergeben.

Die Verpächterin ist berechtigt, die Übernahme von Straßenbahnen, deren Betrieb nicht für die Stadt oder nur für die Dauer der Pacht genehmigt ist, und von elektrischen Anlagen, die bei Rückgewähr der Pacht nicht im Stadtbezirke liegen, abzulehnen, desgleichen die Übernahme von Gegenständen, die unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung nicht von vertragsmäßiger Beschaffenheit, für den Betrieb nicht

erforderlich, oder ohne die erforderliche Genehmigung des Magistrats beschafft sind.

Gegenstände, deren Übernahme von der Verpächterin endgültig abgelehnt ist, hat die Pächterin, soweit sie auf städtischen Grundstücken oder Verkehrswegen liegen, zu beseitigen. Unterirdische Leitungen dürfen liegen bleiben, gehen aber nach Ablauf zweier Monate in das Eigentum der Stadt über.

§ 26.

Feststellung der Erstattungsansprüche.

Die Pächterin hat der Verpächterin den Wert der ihr nach dem Pachtverzeichnis (§ 3) übergebenen Gegenstände, welche sie bei Rückgewähr der Pacht unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung nicht in vertragsmäßigem Zustande zurückliefert, durch Zahlung der in dem Verzeichnis aufgeführten Beträge zu erstatten, soweit ihr Wert nicht gemäß § 23, 2 bereits in Abzug gebracht ist. Doch wird dabei der Wert der nach § 2 Absatz 2 bei einer Fluchtliniendurchführung freigelegten Gebäude nicht erstattet.

Die Verpächterin hat die von ihr zu übernehmenden Gegenstände des Zugangsverzeichnisses mit ihren Buchwerten, die Lagerbestände mit ihrem Anschaffungswert der Pächterin zu erstatten. Für unteilbare Gegenstände, welche zur Stromlieferung innerhalb und zugleich außerhalb des Stadtbezirks dienen, kommen die Werte nur anteilig nach dem Verhältnis des Stromverbrauchs innerhalb der Stadt zu dem gesamten Stromverbrauch in Ansatz. Soweit die Stadt Stromlieferung nach außerhalb übernimmt, wird dabei die übernommene Strommenge dem Stromverbrauch innerhalb der Stadt zugerechnet.

§ 27.

Eintritt in laufende Rechtsverhältnisse.

Die Verpächterin tritt in die laufenden Verträge ein, soweit sie dieselben genehmigt hat.

Wegen der sonstigen laufenden Rechtsverhältnisse findet § 5 Absatz 4 und 5 sinngemäße Anwendung.

Die Pächterin hat die Stadt wegen aller Ansprüche aus gewerblichen Schutzrechten zu vertreten, soweit die Verpächterin die Licenzverträge nicht mit unterzeichnet hat.

§ 28.

Verfahren bei Streitigkeiten.

Über Streitigkeiten, welche bei der Rückgewähr der Pacht über die Zurückweisung eines Gegenstandes entstehen, entscheidet ein Schiedsgericht, dessen Einsetzung innerhalb eines Monats nach Beendigung der Pacht zu beantragen ist. Jeder Teil hat einen Schiedsrichter zu bestellen. Auf das Verfahren finden die Vorschriften der Zivilprozeßordnung Anwendung. Im übrigen findet der ordentliche Rechtsweg statt.

D. Allgemeine Bestimmungen.

§ 29.

Anwendung des B.G.B.

Die Bestimmungen des B.G.B., insbesondere die §§ 581, 586—589 und 597 finden, soweit dieser Vertrag nicht abweichende Bestimmungen trifft, sinngemäße Anwendung.

§ 30.

Verzugszinsen.

Für alle Forderungen laufen fünf Prozent Verzugszinsen.

§ 31.

Erfüllungsort und Gerichtsstand.

Für alle Leistungen aus diesem Vertrage gilt Königsberg als Erfüllungsort. Gerichtsstand für alle aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten ist das Landgericht zu Königsberg.

§ 32.

Sicherheit.

Für die Erfüllung aller Verpflichtungen aus diesem Vertrage leistet die Pächterin eine Sicherheit von 500000 Mark (in Worten „Fünfhunderttausend Mark").

§ 33.

Übertragung des Vertrages.

Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft darf alle Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage, sobald die Sicherheit gemäß § 32 bestellt ist, auf eine Gesellschaft übertragen, die ihren Sitz in Königsberg haben muß.

Diese Sicherheit haftet der Verpächterin auch für die Erfüllung aller aus diesem Vertrage sich ergebenden Verbindlichkeiten derjenigen Gesellschaft, auf welche die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin ihre Rechte und Pflichten übertragen hat.

§ 34.

Aufhebung des Vertrages.

Die Stadt darf vom Vertrage zurücktreten und die verpachteten Betriebe unter entsprechender Anwendung der §§ 25, 26, 27 in eigene Verwaltung zurücknehmen:

a) wenn die Pächterin im Falle des § 7 Absatz 2 den Magistrat an der Durchführung des Betriebes hindert, oder wenn die zwangsweise Betriebs-

führung dreißig Tage hintereinander gedauert hat, ohne daß die Voraussetzung für Aufhebung der Zwangsmaßregel gegeben ist;

b) wenn durch unzureichende Ergänzung oder Unterhaltung die Leistungsfähigkeit in einem der beiden Betriebe erheblich herabgesetzt ist und die Pächterin einer zweimaligen mittels eingeschriebener Briefe erfolgten Aufforderung zur Wiederherstellung der vertragsmäßigen Beschaffenheit innerhalb angemessener Frist nicht nachkommt;

c) wenn die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft oder ihr Rechtsnachfolger den Bestimmungen des § 6 zuwiderhandelt;

d) wenn die Pächterin innerhalb dreier Monate nach zweimaliger mittels eingeschriebener Briefe erfolgter Aufforderung die Sicherheitsleistung nicht ergänzt hat;

e) wenn die Pächterin ihre Zahlung einstellt oder in Konkurs verfällt.

Der Anspruch der Stadt auf Schadenersatz wird durch Ausübung des Rücktrittsrechts nicht berührt.

§ 35.

Betriebsleiter.

Die Pächterin hat einen in Königsberg wohnenden, mit gehöriger Vollmacht versehenen, verantwortlichen Betriebsleiter dem Magistrat schriftlich namhaft zu machen. Alle Zustellungen an die Pächterin erfolgen rechtsverbindlich an diesen, abgesehen von den Fällen der §§ 1, 7, 25, 26 und 34, in denen gleichzeitig an die Pächterin zuzustellen ist.

§ 36.

Besteuerung der Pächterin.

Die Stadt darf der Pächterin außer den allgemeinen Gemeindelasten keine besonderen Abgaben auferlegen.

§ 37.

Kosten des Vertrages.

Die Stempelkosten dieses Vertrages einschließlich des Pachtstempels werden von der Stadt und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu gleichen Teilen getragen; der Pachtstempel wird jedoch von der Pächterin allein getragen, wenn und solange die neu zu gründende Gesellschaft (§ 33) mindestens sechs Prozent Dividende verteilt oder diese Gesellschaft noch nicht errichtet ist.

Im Stempelinteresse wird bemerkt, daß bei den dem vorliegenden Vertrage unterworfenen Lieferungen es sich zum Teil um Mengen von Waren handelt, die im Inlande im Betriebe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellt oder verarbeitet werden und sonach stempelfrei sind. Die endgültige Angabe der Höhe der einzelnen Lieferungen kann erst auf Grund der Schlußabrechnung erfolgen.

Königsberg i. Pr., den 22. Dezember 1910.

Magistrat
Königlicher Haupt- und Residenzstadt.
L. S.
Körte. Kunkel. Tießen.
Dr. Berg. Sembritzki.
Werner. Dr. Erdmann.

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.
E. Rathenau.
Dr. Georg Klingenberg.
Paul Mamroth.

II. Statistischer Teil.

A. 1. Betriebsstatistisches des privaten Straßenbahnunternehmens.

Der Straßenbahnbetrieb in Königsberg i. Pr. wurde von der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft am 26. Mai 1881 auf der 2410 Meter langen Strecke Poststraße—Hufen eröffnet. Noch in demselben Jahre wurde das Straßenbahnnetz weiter ausgebaut und ein regelmäßiger Betrieb eingeführt, so daß am Schlusse des ersten Betriebsjahres die Streckenlänge 7530 Meter, die Betriebslänge der Linien 10244 Meter betrug. Es wurden nachstehende 4 Linien befahren:

1. Poststraße—Hufen (2410 m),
2. Kronenstraße—Steindammer Tor (2833 m),
3. Königstor—Poststraße (2196 m),
4. Bahnhof—Steindammer Tor (2805 m)

In den beiden folgenden Jahren ging die Betriebslänge um 1320 Meter zurück, da in dieser Zeit die Strecke Ostbahnhof—Steindammer Tor nur bis zur Windgasse geführt wurde. Eine Änderung der Betriebs- und Streckenlänge trat erst wieder ein, als im Frühjahre 1895 an der Nordseite des Königlichen Schlosses ein neuer Straßenzug entstanden und mit Schienen belegt war. Über diesen wurde die Linie Ostbahnhof—Windgasse bis zum Königstor fortgeführt, wodurch die Streckenlänge um 229 Meter, die Betriebslänge um 1635 Meter anwuchs. Weitere schnell aufeinander folgende Ver-

größerungen des Pferdebahnnetzes brachten die beiden nächsten Jahre, und zwar das Frühjahr 1886 eine Erweiterung um 350 Meter Streckenlänge und 2418 Meter Betriebslänge durch die Eröffnung der Linie Kronenstraße—Torfmarkt, der Herbst desselben Jahres eine solche von 1168 Metern Streckenlänge und 2638 Metern Betriebslänge durch die Eröffnung der Linie Schwanengasse—Heumarkt und endlich das Frühjahr 1887 eine gleiche Vermehrung beider Längen um 300 Meter durch die Eröffnung der Reststrecke Torfmarkt—Rhesastraße. Da inzwischen die Linienführung verändert war, bestanden im Frühjahre 1887 folgende 5 Linien:

1. Poststraße—Hufen (2410 m),
2. Kronenstraße—Steindammer Tor (2833 m),
3. Ostbahnhof—Königstor (3120 m),
4. Roßgärter Tor—Heumarkt (2638 m),
5. Kronenstraße—Rhesastraße (2718 m).

Von nun ab trat ein Stillstand in der Erweiterung der Streckenlänge ein, da die verkehrsreichsten Stadtteile durch Straßenbahnlinien verbunden waren. Seit dem Jahre 1895 kam als weiterer Grund hinzu, daß die Stadt von diesem Zeitpunkte ab selbst den Bau weiterer Straßenbahnlinien in die Hand nahm. Die letzte Vergrößerung des Schienennetzes der Pferdebahn um 1738 Meter bedeutete die Erbauung der im Landkreise Königsberg gelegenen Strecke Königstor—Kalthof im Herbste 1897.

Als im Frühjahre 1901 der Pferdebahnbetrieb eingestellt wurde, betrug die Streckenlänge 11315 Meter, die Betriebslänge dagegen 28137 Meter. Wenn man das Wachstum des Pferdebahnnetzes vom Beginne des Betriebes bis zu dessen Einstellung vergleicht, so ergibt sich, daß sich die Streckenlänge in diesen 20 Jahren noch lange nicht verdoppelt hat, während die Betriebslänge in den

letzten Jahren eine solche Steigerung aufweist, daß sie sich in derselben Zeit fast verdreifacht hat. Zum größten Teil ist dieses Anwachsen der Betriebslänge auf die Eröffnung der Norddeutschen Gewerbeausstellung auf den Hufen im Jahre 1895 zurückzuführen, zu welchem Zwecke fast alle Linien dorthin geführt wurden. Da an Stelle der Ausstellung später ein Zoologischer Garten eingerichtet wurde, so ließ die Gesellschaft die Ausstellungslinien auch nach Schluß der Ausstellung als Tiergartenlinien den größten Teil des Jahres über weiter bestehen. Es waren dies folgende 7 Linien, zu denen im Herbste 1897 noch die Kalthöfer Strecke kam:

1. Kronenstraße—Tiergarten (3633 m),
2. Kronenstraße—Rhesastraße (2718 m),
3. Ostbahnhof—Tiergarten (3605 m),
4. Ostbahnhof—Königstor (3120 m),
5. Hinterroßgarten—Tiergarten (3888 m),
6. Königstor—Tiergarten (3905 m),
7. Poststraße—Hufen (2410 m),
8. Ostbahnhof—Kalthof (4858 m),

Ein ganz anderes Bild gibt das Jahr 1901. Zum 18. Juni dieses Jahres mußte die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ihre sämtlichen Pferdebahnlinien innerhalb des Stadtbezirks und infolge Verkaufs auch die Kalthöfer Linie an die Stadtverwaltung abtreten. Um aber ihren Betrieb zu diesem Termine nicht gänzlich einstellen zu müssen, hatte die Gesellschaft die nicht im Stadtbezirk gelegenen Hufen-Vororte mit einem dichten Straßenbahnnetz belegt, auf dem sie auch nach dem 18. Juni 1901 den Betrieb fortsetzte. Da aber infolge des elektrischen Konkurrenzbetriebes der Stadt die weitere Verwendung der Pferdezugkraft unmöglich wurde, hatte die Gesellschaft von vornherein die Hufenlinien für elektrischen Betrieb eingerichtet. Die ersten elektrischen Motorwagen

der Gesellschaft befuhren bereits am 9. Mai 1900 die Strecke Steindammer Tor—Luisenhöh. Der Ausbau der Hufenlinien wurde so gefördert, daß am 18. Juni 1901, dem Tage der Abtretung der Pferdebahnlinien, alle sechs in Aussicht genommenen Bahnlinien bis auf kleine Restteilstrecken im Betriebe waren. Von diesem Tage ab änderte die Königsberger Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft ihren Gesellschaftsnamen in „Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft“ um.

Im Gegensatze zu den elektrischen Straßenbahnlinien der Stadtgemeinde waren aber sämtliche Linien der Gesellschaft mit Ausnahme der Strecke Poststraße—Luisenkirche eingleisig angelegt.

Infolge des gleichzeitigen Ausbaus aller geplanten Hufenlinien zeigte sowohl die Strecken- wie auch die Betriebslänge nur in den ersten beiden Jahren ein ganz geringes Wachstum; in den letzten sechs Jahren trat keine weitere Veränderung ein. Sieht man von dem Betriebsjahr 1900/1901 ab, in dem noch neben den elektrischen Linien bis zum 18. Juni 1901 der Pferdebahnbetrieb in vollem Umfange aufrecht erhalten wurde, so begann das Unternehmen mit einer Streckenlänge von 12570 Metern und einer Betriebslänge von 26490 Metern. Bei dem Übergang an die Stadt betrug die Streckenlänge 13100 Meter, die Betriebslänge 27020 Meter; es war also nur eine ganz geringe Steigerung des Betriebes zu verzeichnen.

Die 6 von der Straßenbahn-Aktiengesellschaft betriebenen Linien waren folgende:

1. Poststraße—Amalienau (3530 m),
2. Poststraße—Kirchhöfe (2990 m),
3. Poststraße—Juditten (6790 m),
4. Poststraße—Bahnstraße (3090 m),

5. Hufenring (6390 m),
6. Poststraße—Hardershof (4230 m).

Betriebs-Jahr	Mittlere Einwohnerzahl	Gesamtlänge aller Gleise m	Länge der mit Gleisen versehenen Strecken m	Betriebslänge der Linien m	Die auf 1 Einwohn. entfallende Streckenlänge mm	Die auf 1 Einwohn. entfallende Betriebslänge mm
1881/82	142 067	12 708	7 530	10 244	52,6	72,1
1882/83	144 075	12 708	7 530	8 924	52,2	61,9
1883/84	146 111	12 708	7 530	8 924	51,5	61,1
1884/85	148 176	12 878	7 759	10 559	52,4	71,2
1885/86	150 270	15 218	8 109	12 977	53.9	86,3
1886/87	152 342	17 783	9 577	13 719	62,8	90,0
1887/88	154 405	18 002	9 577	13 719	62.0	88,8
1888/89	156 495	19 001	9 577	13 719	61,2	87,6
1889/90	158 615	19 100	9 577	13 719	60,4	86,5
1890/91	160 762	19 070	9 577	13 719	59,6	85,3
1891/92	161 473	19 070	9 577	13 719	59,3	84,9
1892/93	161 750	19 070	9 577	13 719	59,2	84,8
1893/94	163 148	19 070	9 577	14 169	58,7	86,8
1894/95	166 376	19 070	9 577	23 279	57,6	139,9
1895/96	170 216	19 167	9 577	23 279	—	—
1896/97	173 510	19 439	9 577	23 279	—	—
1897/98	177 189	21 177	11 315	25 017	—	—
1898/99	181 249	21 177	11 315	28 137	—	—
1899/1900	185 014	21 282	11 315	28 137	—	—
1900/01	187 743	24 570	16 220	31 081	—	—
1901/02	189 818	16 910	12 570	26 490	—	—
1902/03	191 642	17 420	12 900	26 820	—	—
1903/04	193 511	17 650	13 100	27 020	—	—
1904/05	195 834	17 650	13 100	27 020	—	—
1905/06	198 874	17 650	13 100	27 020	—	—
1906/07	225 993	17 650	13 100	27 020	—	—
1907/08	231 021	17 650	13 100	27 020	—	—

Die Aufgabe dieses statistischen Teiles besteht darin, neben der Darstellung der Entwicklung des Königsberger Straßenbahnbetriebes an sich diese auch in Beziehung zur Einwohnerschaft zu bringen. Es soll nachgewiesen werden, in wieviel höherem Maße sich die Aus-

dehnung des Straßenbahnnetzes gesteigert hat im Verhältnisse zum Wachstume der Einwohnerzahl. Dieser Nachweis ist für die Zeit vom Jahre 1881 bis 1895 ohne Schwierigkeit zu erbringen, da in dieser Zeit die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft das Monopol im Straßenbahnbetriebe besaß. Von dieser Zeit ab muß das Straßenbahnunternehmen der Stadtgemeinde mitberücksichtigt werden. Die diesbezügliche Feststellung vom Jahre 1895 ab wird daher erst im nächsten Abschnitte dieses Teiles behandelt werden, obwohl die Gesellschaft ihren Betrieb noch bis 1909 fortsetzte.

Bei einem Vergleiche in den ersten fünfzehn Jahren ersieht man, daß die Einwohnerzahl Königsbergs von 142 067 Personen im Jahre 1881 auf 166 376 im Jahre 1895, also nur um etwa ein Sechstel gewachsen ist, während sich die Betriebslänge in diesem Zeitraume mehr als verdoppelt hat. Die auf einen Einwohner entfallende Streckenlänge betrug im Jahre 1881 52,6 Millimeter, im Jahre 1895 57,6 Millimeter; die auf einen Einwohner entfallende Betriebslänge umfaßte 1881 nur 72,1 Millimeter, 1895 dagegen 139,9 Millimeter, also fast das Doppelte. So war also die Entwicklung des Straßenbahnunternehmens schon in den ersten Jahren, zur Zeit des alleinigen Pferdebetriebes, dem Wachstume der Bevölkerung vorausgeeilt, ein überaus günstiges Zeichen für das Aufblühen des Verkehrs Königsbergs.

Diesem Wachstum des Betriebes entsprechend mußten auch das rollende Material und die Zugkraft eine bedeutende Vermehrung erfahren. Die große Verkehrszunahme erforderte einen stetig wachsenden Wagenpark. Oft spielten auch andere Faktoren dabei mit. So ließ die Norddeutsche Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1895 einen besonders erhöhten Verkehr und den Zuzug vieler Fremden erwarten. Infolgedessen stellte die Gesellschaft

86 neue Pferde und 20 neue Pferdebahnwagen ein, um allen Anforderungen des Publikums gerecht werden zu können.

Betriebs-Jahr	Anzahl der Pferde	Anzahl der Pferdebahnwagen	Anzahl der elektr. Motorwagen	Anzahl der Anhängewagen	Anzahl der Omnibusse
1881/1882	148	23	—	—	—
1882/1883	140	32	—	—	5
1883/1884	167	47	—	—	8
1884/1885	151	52	—	—	8
1885/1886	160	52	—	—	8
1886/1887	172	52	—	—	8
1887/1888	173	52	—	—	7
1888/1889	178	52	—	—	7
1889/1890	177	52	—	—	6
1890/1891	175	53	—	—	6
1891/1892	178	53	—	—	6
1892/1893	178	54	—	—	—
1893/1894	173	54	—	—	—
1894/1895	213	54	—	—	—
1895/1896	178	74	—	—	—
1896/1897	264	74	—	—	—
1897/1898	299	86	—	—	—
1898/1899	244	86	—	—	—
1899/1900	226	86	—	—	—
1900/1901	10	—	20	15	—
1901/1902	—	—	28	15	—
1902/1903	—	—	28	15	—
1903/1904	—	—	28	15	—
1904/1905	—	—	28	15	—
1905/1906	—	—	28	15	—
1906/1907	—	—	28	15	—
1907/1908	—	—	28	15	—

Im allgemeinen zeigt die Entwicklung des Betriebsparkes folgendes Bild: Am Schlusse des ersten Betriebsjahres besaß die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft 148 Pferde und 23 Pferdebahnwagen, bei der Einstellung des Pferde-

betriebes am 18. Juni 1901 dagegen 226 Pferde und 86 Pferdebahnwagen. Der elektrische Betrieb wurde im Mai 1900 mit 20 Motorwagen und 15 zu Anhängewagen umgebauten Pferdebahnwagen aufgenommen. Dieser Bestand hat sich nur noch um 8 Motorwagen vermehrt, so daß am 1. Juli 1909 ein Wagenpark von 28 Motorwagen und 15 Anhängewagen in den Besitz der Stadt überging.

Betriebs-Jahr	Anzahl der beförderten Personen	Anzahl der geleisteten Fahrten	Arbeitsleist. eines Pferdes pro Tag und Kilometer km	Anzahl der zurückgelegt. Wagen-kilometer km	Anzahl der auf einen Wagenkilometer befördert. Personen
1881/82	2 546 800	191 778	22,01	700 828,4	3,6
1882/83	2 490 572	173 269	26,99	780 923,5	3,2
1883/84	2 265 950	172 846	31,08	764 709,7	2,9
1884/85	2 294 703	177 275	29,40	772 976,3	2,9
1885/86	2 239 146	143 284	30,32	747 709,9	2.9
1886/87	2 351 690	147 733	34,10	804 614,5	2,9
1887/88	2 285 049	134 830	28,37	743 257,7	3,0
1888/89	2 467 316	135 626	27,23	756 359,6	3,2
1889/90	2 500 996	138 145	27,91	768 814,2	3,2
1890/91	2 421 440	137 724	27,60	765 651,8	3,2
1891/92	2 468 696	140 638	27,19	786 430,7	3,1
1892/93	2 466 706	140 056	28,13	790 621,8	3,1
1893/94	2 898 604	139 548	27,47	785 445,9	3,7
1894/95	3 412 388	147 660	28,25	839 878,8	4.0
1895/96	3 453 011	161 704	27,89	930 205,7	3,7
1896/97	3 750 213	174 764	28,33	1 007 254,8	3,7
1897/98	4 443 159	226 506	29,14	1 384 743,9	3,1
1898/99	4 350 018	225 131	30,47	1 383 840,5	3,1
1899/1900	4 229 528	212 443	30,53	1 309 250,6	3,2

Aus allem diesem kann man sich aber noch kein richtiges Urteil über die Intensität des Betriebes bilden. Diese wird erst aus der Anzahl der beförderten Personen und der zurückgelegten Wagenkilometer ersichtlich. Die Zahl der beförderten Personen ausschließlich der Abonnenten stieg von 2546800 im Jahre 1881 auf 3453011 im Jahre 1895, die Zahl der geleisteten Wagenkilometer

von 700824,4 im Jahre 1881 auf 930205,7 im Jahre 1895. Bei beiden ist bereits in den ersten 15 Jahren ein Anwachsen um mehr als ein Drittel nachzuweisen. Obgleich die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft noch bis zum Jahre 1901 und ihre Nachfolgerin, die Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft, sogar noch bis zum Jahre 1909 ihren Betrieb fortsetzten, ist für diese Jahre eine vergleichende Gegenüberstellung doch nicht zweckmäßig, da die Stadtgemeinde in dieser Zeit auch Straßenbahnen in eigener Regie betrieb, ohne deren Mitberücksichtigung ein Vergleich wenig kommunalen Wert hat.

A. 2. Betriebsstatistisches des städtischen Straßenbahnunternehmens.

Der Betrieb der städtischen elektrischen Straßenbahn wurde am 31. Mai 1895 auf der Teilstrecke Pillauer Bahnhof—Neuer Markt mit einem Wagenparke von acht einmotorigen Wagen mit je 12 Sitz- und 12 Stehplätzen eröffnet. Die ganze 2940 Meter lange Linie Pillauer Bahnhof—Augustastraße wurde am 22. Juni 1895 dem Verkehre übergeben. Noch in demselben Jahre wurden 2 Wagen mit je zwei Motoren und 16 Sitz- und 12 Stehplätzen angeschafft. Es hatte sich nämlich im Betriebe herausgestellt, daß die Verwendung zweier Motoren bei den sehr erheblichen Steigungen und bei den Schwierigkeiten des Anfahrens auf verschneitem und schlüpfrigem Gleise große Vorteile bot.

Das städtische Straßenbahnnetz erfuhr mit Ausnahme der ersten drei Jahre eine sehr rasche Ausdehnung. Die Strecken- und Betriebslänge betrugen im ersten Betriebsjahre 2940 Meter. Im Frühjahre 1900 wies die Streckenlänge bereits 13690 Meter, die Betriebslänge 16910 Meter auf. Die Streckenlänge hatte sich also schon vor dem Hinzukommen der Pferdebahnlinien mehr

als vervierfacht, die Betriebslänge gar mehr als verfünffacht.

Betriebs-Jahr	Betriebslänge m	Streckenlänge m	Länge aller Gleise m	Länge der Betriebsgleise m	Länge der Gleise auf Zufuhrstraßen usw. m
1895/1896	2 940	2 940	5 740	5 570	170
1896/1897	2 940	2 940	5 740	5 570	170
1897/1898	7 410	4 700	9 400	8 810	590
1898/1899	10 530	8 500	17 000	16 410	590
1899/1900	14 810	10 300	21 100	19 470	1 630
1900/1901	16 910	13 690	27 580	26 250	1 330
1901/1902	35 260	24 830	54 040	48 990	5 050
1902/1903	46 050	25 590	55 640	50 590	5 050
1903/1904	49 250	25 590	59 280	50 610	8 670
1904/1905	46 260	25 480	59 550	50 420	9 130
1905/1906	44 190	26 630	61 820	52 660	9 160
1906/1907	48 110	28 800	64 600	55 370	9 230
1907/1908	45 500	28 800	64 450	55 370	9 080
1908/1909	50 740	29 730	65 980	56 870	9 110
1909/1910	66 840	42 120	86 160	74 180	11 980
E.S.K.A. 1910/1911	66 840	42 120	86 060	74 180	11 980
E.S.K.A. 1911/1912	68 680	42 100	86 000	74 020	11 980
E.S.K.A. 1912/1913	71 430	44 300	88 520	76 540	11 980

Nach der Einverleibung der Pferdebahnlinien wuchs die Streckenlänge auf 24830 Meter, die Betriebslänge auf 35260 Meter an, und stieg derartig, daß im Frühjahr 1909 vor der Übernahme der privaten Hufenlinien die Streckenlänge 29730 Meter, die Betriebslänge 50740 Meter betrug. Die Angliederung der privaten Hufenlinien bedeutete eine Vermehrung der Streckenlänge um 12390 Meter, der Betriebslänge um 16100 Meter. Bei der Verpachtung im Jahre 1910 ging der gesamte Betrieb mit einer Streckenlänge von 42120 Metern und einer Betriebslänge von 66840 Metern in den Besitz der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (A. E. G.) über. Diese oder vielmehr deren Nachfolgerin, die „Elektrizi-

tätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ (E. S. K. A.), hat den Betrieb weiter ausgedehnt, so daß im Herbste 1913 die Streckenlänge auf 44 300 Meter, die Betriebslänge auf 72 980 Meter gewachsen waren.

Die statistischen Angaben aus dem Betriebe der E. S. K. A. werden zweckmäßig auch nach der Verpachtung in diesem Teile weiter berücksichtigt werden müssen, da die Verwaltungsdauer von 3 Jahren zu kurz sein dürfte, um eine besondere Behandlung zu ermöglichen.

Die Streckenlänge der städtischen Straßenbahn hat sich in den 15 Jahren ihres Betriebes von 1895 bis 1910 mehr als vervierzehnfacht, die Betriebslänge fast verdreiundzwanzigfacht. Dieser Vergleich zeigt aber nur die gewaltige Entwicklung der städtischen Straßenbahn an, wie sie aus kleinen Anfängen bis zu ihrer jetzigen Höhe fortgeschritten ist.

Will man die tatsächliche Erweiterung des gesamten Straßenbahnwesens Königsbergs feststellen, so muß man die Strecken- und Betriebslänge der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1881 und die der Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft, im Jahre 1913 gegenüberstellen.

Betriebs-Jahr	Mittlere Einwohnerzahl	Streckenlänge	Betriebslänge	Die auf einen Einwohner entfallende	
				Streckenlänge	Betriebslänge
1881	142 067	7 530 m	10 244 m	52,6 mm	72,1 mm
1913	255 684	44 300 m	72 980 m	173,3 mm	285.4 mm

Dabei ergibt sich, daß sich die Streckenlänge fast versechsfacht, die Betriebslänge mehr als versiebenfacht hat. Bei diesen Angaben muß es besonders auffallen, in welch hohem Grade die Ausdehnung des Straßenbahn-

netzes dem Wachstum der Bevölkerung vorausgeeilt ist. Denn während sich die Einwohnerzahl Königsbergs in den letzten 30 Jahren noch lange nicht verdoppelt hat, hat die auf jeden Einwohner entfallende Streckenlänge sich mehr als verdreifacht, die Betriebslänge vervierfacht.

Diese zuletzt genannten Zahlen geben uns aber nur einen Überblick über die örtliche Ausdehnung des Betriebes; sie lassen uns noch keinen Blick tun in seine Stärke. Diese erweist sich besonders aus der Zahl der beförderten Personen und der zurückgelegten Wagenkilometer. Hierzu mag wieder eine Gegenüberstellung des ersten und des jetzt beendeten Betriebsjahres folgen:

Betriebs-Jahr	Beförderte Personen	Zurückgelegte Wagenkilometer km	Anzahl der auf 1 Wagenkilometer beförd. Personen	Streckenlänge km	Betriebslänge km
1881	2 546 800	700 828	3,6	7,530	10,244
1913	23 893 654	6 908 513	3,5	44,300	72,980

Hieraus ersieht man, daß die Zahl der beförderten Personen und die Anzahl der zurückgelegten Wagenkilometer gleichmäßig um mehr als das Neunfache gestiegen sind, daß sich also die Fahrtleistung dem Fahrtbedürfnis angepaßt hat. Vergleicht man dagegen Strecken- und Betriebslänge mit der Anzahl der beförderten Personen und der zurückgelegten Wagenkilometer, so ergibt sich, daß die Steigerung des Personenverkehrs und die Vermehrung der geleisteten Wagenkilometer über das Verhältnis der Zunahme der Strecken- und Betriebslänge hinausgehen. Daraus geht hervor, daß der gehobene Verkehr auch eine schnellere Wagenfolge bedingte, daß somit das Wachstum der Betriebsstärke die Zunahme der räumlichen Ausdehnung bedeutend übertrifft.

Betriebs-Jahr	Mittlere Einwohnerzahl Königsbergs	Streckenlänge d. gesamten Königsberger Straßenbahnen	Die auf einen Einwohner entfallende Streckenlänge	Betriebslänge der gesamt. Königsberger Straßenbahnen	Die auf einen Einwohner entfallende Betriebslänge
		m	mm	m	mm
1881/1882	142 067	7 530	52,6	10 244	72,1
1882/1883	144 075	7 530	52,2	8 924	61,9
1883/1884	146 111	7 530	51,5	8 924	61,1
1884/1885	148 176	7 759	52,4	10 559	71,2
1885/1886	150 270	8 109	53,9	12 977	86,3
1886/1887	152 342	9 577	62,8	13 719	90,0
1887/1888	154 405	9 577	62,0	13 719	88,8
1888/1889	156 495	9 577	61,2	13 719	87,6
1889/1890	158 615	9 577	60,4	13 719	86,5
1890/1891	160 762	9 577	59,6	13 719	85,3
1891/1892	161 473	9 577	59,3	13,719	84,9
1892/1893	161 750	9 577	59,2	13,719	84,8
1893/1894	163 148	9 577	58,7	14 169	86,8
1894/1895	166 376	9 577	57,6	23 279	139,9
1895/1896	170 216	11 817	69,4	26 219	154,0
1896/1897	173 510	11 817	68,1	26 219	151,1
1897/1898	177 189	16 015	90,4	32 427	183,0
1898/1899	181 249	19 215	106,0	38 667	213,3
1899/1900	185 014	21 615	116,8	42 947	232,1
1900/1901	187 743	29 910	159,3	47 991	255,6
1901/1902	189 818	37 400	197,0	61 750	325,3
1902/1903	191 642	38 490	200,8	72 870	380,3
1903/1904	193 511	38 690	199,9	76 270	394,1
1904/1905	195 834	38 580	197,5	73 280	374,2
1905/1906	198 874	39 730	199,8	71 210	358,1
1906/1907	225 993	41 900	185,4	75 130	332,5
1907/1908	231 021	41 900	181,3	72 520	313,9
1908/1909	235 121	42 830	182,1	77 760	330,9
1909/1910	239 518	42 120	175,8	66 840	276,9
1910/1911	243 982	42 120	172,8	66 840	273,9
1911/1912	249 667	42 100	169,0	68 680	275,7
1912/1913	255 684	44 300	173,3	71 430	279,4

Nach diesen Vergleichen des gesamten Straßenbahnwesens müssen in diesem Teile noch die speziellen Angaben über die Entwicklung der städtischen Straßenbahn folgen.

	Betriebs-Jahr	Anzahl der befördert. Personen	Gesamtstromverbrauch in Kilowattstunden	Stromverbrauch in Kilowattstunden für den Wagennutzkilometer	Zurückgelegte Motorwagennutzkilometer	Zurückgelegte Anhängewagennutzkilometer	Gesamtsumme der zurückgelegten Wagennutzkilometer	Anzahl der auf einen Wagennutzkilometer beförderten Personen
	1895/96	923 364	92 460,048	0,393	235 507	—	235 507	3,7
	1896/97	1 254 636	167 150,288	0,464	360 242	—	360 242	3,5
	1897/98	1 237 775	184 146,567	0,447	411 961	—	411 961	3,0
	1898/99	2 700 435	465 017,332	0,404	1 148 174	8 576	1 156 750	2,3
	1899/1900	2 883 527	467 395,383	0,399	1 167 787	10 891	1 178 678	2,4
	1900/01	3 497 730	643 593,600	0,480	1 333 099	23 162	1 356 261	2,6
	1901/02	9 517 538	1 506 895,676	0,572	2 613 915	61 555	2 675 470	3,5
	1902/03	11 519 344	1 970 470,800	0,549	3 486 418	308 346	3 794 764	3,0
	1903/04	11 682 545	1 926 750,684	0,562	3 306 147	366 704	3 672 851	3,2
	1904/05	11 657 576	1 996 857,060	0,570	3 404 229	297 087	3 701 316	3,1
	1905/06	13 960 281	2 124 473,800	0,580	3 550 293	342 950	3 893 243	3,6
	1906/07	14 699 556	2 397 614,860	0,590	3 896 297	502 371	4 398 668	3,4
	1907/08	14 781 819	2 290 897,400	0,550	3 979 964	555 912	4 535 876	3,3
	1908/09	15 140 259	2 182 616,443	0,521	4 004 741	553 625	4 558 366	3,3
	1909/10	17 750 913	2 659 170,080	0,551	4 517 459	925 863	5 443 322	3,3
E. S. K. A.	1910/11	19 670 213	2 841 840,848	0,539	4 864 855	1 222 730	6 087 585	3,2
	1911/12	21 833 376	3 357 466,000	0,609	5 072 753	1 297 123	6 369 876	3,4
	1912/1913	23 893 654	4 007 503,000	0,690	5 245 241	1 663 272	6 908 513	3,5

Entsprechend der zunehmenden Ausdehnung und gesteigerten Stärke des Verkehrs erfuhr auch der Wagenpark die erforderliche Erweiterung. Die größte Vermehrung erhielt er bei der Eingliederung der Pferdebahnlinien im Jahre 1901; er stieg auf das Doppelte des früheren Bestandes.

	Betriebs-Jahr	Anzahl der Motor-wagen	Anzahl der Anhänge-wagen	Gesamt-zahl der Wagen	Gesamtzahl der vorhandenen Sitz und Stehplätze	Anzahl der Salz-streu-wagen	Anzahl der Spreng-wagen
	1895/1896	10	—	10	248	1	—
	1896/1897	10	—	10	248	1	—
	1897/1898	10	—	10	248	1	—
	1898/1899	29	5	34	908	2	—
	1899/1900	33	5	38	1 020	2	—
	1900/1901	45	8	53	1 462	3	—
	1901/1902	94	13	107	3 016	4	2
	1902/1903	113	34	147	4 264	5	2
	1903/1904	113	36	149	4 324	5	2
	1904/1905	113	41	154	4 464	5	2
	1905/1906	113	44	157	4 567	5	2
	1906/1907	113	44	157	4 567	5	2
	1907/1908	109	49	158	4 623	5	2
	1908/1909	109	52	161	4 731	5	2
	1909/1910	137	66	203	6 183	7	2
E. S. K. A.	1910/1911	137	67	204	6 221	7	2
E. S. K. A.	1911/1912	133	76	209	6 426	7	2
E. S. K. A.	1912/1913	153	83	236	7 533	7	2

Nur zweimal ist ein geringes Zurückgehen der Anzahl der Motorwagen zu verzeichnen: im Jahre 1907 verminderte sie sich von 113 auf 109 und im Jahre 1911 von 137 auf 133 Wagen. Diese Verkleinerungen des Betriebsparkes sind darauf zurückzuführen, daß zu Anfang der betreffenden Jahre je vier der ältesten Motorwagen, deren elektrische Ausrüstung nicht mehr genügte, außer Betrieb gestellt wurden, um als Anhängewagen umgebaut und verwandt zu werden. In den Jahren 1912 und 1913 wurde das Wagenmaterial von der E. S. K. A. um 20 neue Motorwagen und 12 neue Anhängewagen mit einem Fassungsraum von je 41 Personen sowie um 10 neue Anhängewagen mit einem Fassungsraum von je 38 Personen vermehrt. Dafür mußten aber zu Beginn des Jahres 1913 die 8 zu An-

hängewagen umgebauten Motorwagen und 8 zu Anhängewagen umgearbeitete Pferdebahnwagen als untauglich ausrangiert werden, so daß die Gesellschaft jetzt 77 Anhängewagen besitzt. Auch zeigten einige Motorwagen eine derartig starke Abnutzung, daß sie einem vollständigen Umbau unterzogen werden mußten, der einem Neubau fast gleichkam. Es zeigt dies von der großen Sorgfalt, welche die Gesellschaft auf die Erhaltung des Wagenmaterials verwendet. Die Zahl der Motorwagen beträgt 153; im ganzen ist also gegenwärtig ein Wagenpark von 230 Wagen mit einem Fassungsraum von 7529 Personen im Betriebe.

Als Abschluß dieses Teiles sollen hier noch die im Herbste 1913 betriebenen Straßenbahnlinien mit ihrer Betriebslänge folgen:

Linie 1:	Bahnhofsring	7170 Meter,
Linie 1:	Hauptbahnhof—Kalthof	5080 Meter,
Linie 3:	Hauptbahnhof—Hammer	6100 Meter,
Linie 4:	Viehmarkt—Amalienau	6380 Meter,
Linie 5:	Schlachthof—Hammerweg	7300 Meter,
Linie 6:	Königstor—Hammerweg	4870 Meter,
Linie 7:	Poststraße—Juditten	6790 Meter,
Linie 8:	Münzplatz—Maraunenhof	4280 Meter,
Linie 9:	Augustastraße—Lizentbahnhof	2840 Meter,
Linie 10:	Sackheimer Tor—Cosse	4540 Meter,
Linie 11:	Kaiser-Wilhelmplatz—Ponarth	5500 Meter,
Linie 12:	Hufenring	8230 Meter,
Linie 13:	Roßgärter Markt—Luisenallee	3900 Meter,
	Gesamtsumme der Betriebslänge:	72980 Meter.

Im Frühjahre 1913 betrug die Gesamtsumme der Betriebslänge nur 71430 Meter; sie hat sich also in einem halben Jahre um 1550 Meter vergrößert, ein Beweis, wie sehr die gegenwärtige Verwaltung auf eine

fortgesetzte Weiterentwicklung des Straßenbahnbetriebes bedacht ist, um alle sich fühlbar machenden Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen.

B. 1. Finanzstatistisches des privaten Straßenbahnunternehmens.

Das Grundkapital der Königsberger Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft betrug bei ihrer Gründung 650000 Mark und war in 1300 auf den Inhaber lautende Aktien über je 500 Mark eingeteilt.

Bei der Übergabe hatten die Unternehmer Reymer und Masch den Wert des Straßenbahnunternehmens und der Aufwendungen, die sie dafür gemacht hatten, auf 1410000 Mark festgesetzt. Dieser Kaufpreis wurde ihnen in der konstituierenden Generalversammlung der Königsberger Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft als Entgelt für die Abtretung ihrer Rechte und für die bisher erbauten Straßenbahnlinien auch bewilligt. Sie erhielten an Wertpapieren für 640000 Mark Aktien und eine Prioritäts-Obligation über 650000 Mark. Diese war mit 5 Prozent zu verzinsen und mit 105 Prozent vom 1. Juli 1886 ab in 3jährlichen Raten zurückzuzahlen. Für den verbleibenden Rest übernahm die Gesellschaft die auf dem Depot-Grundstück lastenden Hypotheken in Höhe von 120000 Mark.

Der Bau der Linien Steindamm—Königstraße und Ostbahnhof—Vorstadt erforderte eine Summe von 710000 Mark. Zur vorläufigen Aufbringung dieser Mittel verpflichteten sich gemäß Übereinkommen mit dem Aufsichtsrate die Unternehmer Reymer und Masch. Behufs Deckung dieser Auslagen wurde seitens der Generalversammlung beschlossen, das Grundkapital um 700000 Mark Aktien zu erhöhen. Laut Eintragung in das Gesellschafts-Register des Amtsgerichts Berlin vom 9. November 1881 betrug

das Grundkapital von nun an 1350000 Mark, eingeteilt in 2700 auf den Inhaber lautende Aktien über je 500 Mark.

Infolge dieser Höhe des Anlagekapitals war die Gesellschaft von vornherein dem Untergange geweiht. Denn diesem Werte der Aktien und Obligationen standen keine gleichwertigen Gegenwerte gegenüber. Das Bahnkörper-Konto inklusive der Konzession war mit 1473028,72 Mark viel zu hoch angegeben, wenn auch die anderen Posten damals den angegebenen Wert gehabt haben mögen. Außerdem war die Gesellschaft laut Gründungsvertrag noch dazu verpflichtet, jede Anlage weiterer Linien der Firma Reymer und Masch für einen Preis von 80000 Mark für den Kilometer Gleisanlage zu übertragen, während der wirkliche Preis dafür damals höchstens ein Drittel dieser Summe ausmachte.

Als Zeugnis dafür, wie teuer Königsberg baute, mögen hier die Anlagekosten mehrerer anderer Pferdeeisenbahnen Deutschlands aus jener Zeit folgen. Nach dieser Übersicht hatte Königsberg die größten Anlagekosten.

Name der Pferdebahn	Kilometer-Länge	Anlage-kapital	Anlage-kapital pro Kilometer
Königsberger	9	1 400 000	155 000
Barmen-Elberfelder	20	2 800 000	140 000
Große Berliner	130	17 750 000	132 000
Potsdamer	8	1 050 000	131 250
Hamburger	32	4 000 000	125 000
Aachener	11,50	1 300 000	113 000
Kontinental	29	2 580 000	88 900
Stettiner	12	1 050 000	87 500
Breslauer	23,80	2 000 000	84 040
Augsburger	15	1 250 000	83 550
Magdeburger	15	1 221 000	81 400
Mecklenburger	12	750 000	62 500

Trotz des hohen Anlagekapitals verteilte die Gesellschaft während der ganzen Zeit ihres Pferdebetriebes stets Dividenden. Dieses war aber allein dadurch möglich, daß nur ganz geringe Rücklagen gemacht, fast gar keine Abschreibungen vorgenommen wurden und der Wert des Bahnkörpers durch Hinzurechnung der Verbesserungs- und sogar der Reparaturkosten künstlich in die Höhe getrieben wurde.

Nach den Erläuterungen der ersten Bilanz sollten jährlich 5 Prozent für Wagen, 15 Prozent für Pferde, 20 Prozent für Mobilien und Utensilien, 25 Prozent für Geschirre und 50 Prozent für Bekleidung, nach dem Anschaffungswert berechnet, abgeschrieben werden. Aber schon in der zweiten Bilanz wurde das Bekleidungskonto mit dem Utensilienkonto zusammengezogen. In den späteren Bilanzen wurde niemals mehr angegeben, mit welchem Prozentsatze die Abschreibungen auf die einzelnen Konten stattgefunden hatten.

Zur Bestreitung der Einrichtungskosten von Omnibuslinien, ferner zur Entlastung des Depot-Grundstückes von Hypothekenschulden und zur Erwerbung eines zweiten für den Omnibusverkehr erforderlichen Depot-Grundstückes emittierte die Gesellschaft im Jahre 1882 eine zweite fünfprozentige Obligationsanleihe im Betrage von 400000 Mark zum Kurse von 99 Prozent. Diese wurde in 700 Obligationen zu je 500 Mark und in 250 Obligationen zu je 200 Mark eingeteilt. Ihre Amortisation sollte so vor sich gehen, daß vom Jahre 1888 ab jährlich 20000 Mark Obligationen mit 105 Prozent durch Auslosung zur Rückzahlung bestimmt wurden. Entgegen ihrer Bestimmung wurde aber ein großer Teil dieser Obligationsschuld zur Erbauung der neuen Linien auf dem Roßgarten und auf dem Tragheim verwandt. Um den Neubau dieser Strecken völlig bezahlen zu können, emittierte die Gesellschaft im Jahre 1887 die dritte fünfprozentige Obligationsanleihe im Betrage von 100000 Mark, welche die Erbauer der neuen Linien für eine Restforderung an die Gesellschaft übernahmen.

Da die Einnahmen der Gesellschaft keine wesentliche Steigerung aufwiesen, wurde ihre finanzielle Lage mit jedem Jahre schwieriger. Die 1150000 Mark Obligationsschulden mußten hoch verzinst werden; dazu kamen vom Jahre 1886 respektive 1888 ab die jährlichen Auslosungen behufs Amortisation dieser Schulden. Das Aktienkapital war mit 1350000 Mark zu groß; trotzdem verteilte die Gesellschaft alljährlich Dividende, wenn diese auch mit jedem Jahre verkleinert wurde: von 6 Prozent im Jahre 1881 bis auf 1 Prozent im Jahre 1887. Solchen bedeutenden Anforderungen gegenüber konnten die Einnahmen nicht Schritt halten. Als schließlich das Omnibusunternehmen noch erhebliche Verluste brachte, war eine Sanierung der Gesellschaft unausbleiblich. Infolgedessen wurde in der Generalversammlung vom 15. Oktober 1888 beschlossen, dem Statute eine Bestimmung hinzuzufügen, laut der die Gesellschaft berechtigt war, Vorzugsaktien auszugeben, beziehentlich bisher vorhandene Stammaktien in Vorzugaktien umzuwandeln mit folgenden Vorrechten:

> Aus dem als Jahresdividende an die Aktionäre zu verteilenden Reingewinne erhalten zunächst die Vorzugsaktien eine prioritätische Jahresdividende von fünf Prozent des Nominalbetrages. Der alsdann verbleibende Restgewinn wird auf sämtliche Aktienkategorien gleichmäßig nach dem Nominalbetrage der Aktien verteilt.
>
> Falls etwa in einem Jahre der Gewinn nicht ausreichen sollte, um den Vorzugsaktien eine prioritätische Dividende von fünf Prozent zu gewähren, so ist das

Fehlende aus demjenigen Reingewinne eines späteren Jahres nachzuzahlen, der nach Gewährung der fünfprozentigen prioritätischen Dividende an die Inhaber von Vorzugsaktien übrig bleibt, so daß also die Stammaktien erst dann dividendenberechtigt werden, wenn den Vorzugsaktien für alle verflossenen Jahre die rückständige prioritätische Dividende voll gewährt ist.

Eine Zinsvergütung für eine rückständige prioritätische Dividende findet nicht statt. Die Nachzahlungen der rückständigen prioritätischen Dividende haften an der Aktie und werden auf dem Dividendenscheine desjenigen Jahres, aus dessen Erträgnissen die Nachzahlung erfolgt, mitbezahlt.

Bei der Auflösung der Gesellschaft werden die Vorzugsaktien aus der Masse zuvörderst zum vollen Nominalbetrage unter Hinzurechnung etwaiger Rückstände an prioritätischer Dividende befriedigt; hiernach erhalten die Stammaktien gleichfalls bis zum vollen Nominalbetrage ihre Befriedigung. Der dann noch verbleibende Überrest wird unter beide Aktiengattungen pro rata verteilt.

Den Inhabern von Stammaktien war es nach demselben Beschlusse freigestellt, diese Stammaktien gegen eine bare Zuzahlung von vierzig Prozent des Nominalbetrages innerhalb einer vom Aufsichtsrate festzusetzenden Frist in Vorzugsaktien umwandeln zu lassen. Dieser Beschluß wurde am 12. November 1888 in das Gesellschaftsregister eingetragen. Laut Eintragung vom 17. August 1889 wurden darauf in der Zeit bis zum 27. Juni 1889 auf 1527 Stammaktien die Zuzahlungen geleistet und sie dadurch in Vorzugsaktien umgewandelt. Auf diese Weise war das Grundkapital eingeteilt in:

1527 Vorzugsaktien zu je 500 Mark = 763500 Mark
und 1173 Stammaktien zu je 500 Mark = 586500 Mark.

Durch die Aktienumwandlung hatte die Gesellschaft einen Betrag von 305739 Mark erhalten, wovon 200000 Mark auf das Bahnanlagekonto, 70000 Mark auf das Pferdekonto, 30000 Mark auf das Wagenkonto und 5400 Mark auf das Mobilien- und Utensilienkonto abgeschrieben wurden.

Diese empfangene Summe reichte aber zur Bestreitung der finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft nicht aus. Schon zwei Jahre später mußte daher zu einer neuen Sanierung geschritten werden. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 7. Januar 1892 wurde den Besitzern der restlichen Stammaktien nochmals das Recht eingeräumt, gegen Zuzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages und fünf Prozent Zinsen des Zuzahlungsbetrages vom 20. November 1888 bis zum Tage des Endtermins diese Stammaktien in Vorzugsaktien umwandeln zu lassen. Dieser Beschluß wurde am 15. Februar 1892 in das Gesellschaftsregister eingetragen. Darauf wurden noch 346 Stammaktien in Vorzugsaktien umgewandelt, wobei im ganzen 69200 Mark zugezahlt wurden. Aus dieser Summe wurden 34000 Mark auf das Bahnanlagekonto, 19655,19 Mark auf das Pferdekonto, 6851,05 Mark auf das Wagenkonto, 5693,76 Mark auf das Immobilienkonto und 3000 Mark auf das Kautionszinsenkonto abgeschrieben.

In der Generalversammlung vom 10. Oktober 1896 wurde dann schließlich beschlossen:

1. den noch vorhandenen Stammaktionären der Gesellschaft das Recht einzuräumen, innerhalb einer Frist von vier Wochen ihre Stammaktien durch Zuzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages und vier Prozent Zinsen hierauf vom 1. Juli 1896 ab in Vorzugsaktien umzuwandeln, welche letzteren den bereits vorhandenen Vorzugsaktien vom 1. Juli

1896 ab gleichberechtigt sind, während die bestehenden Vorzugsaktien auf die Nachzahlung der erwachsenen Rückstände zu verzichten haben;

2. diejenigen Stammaktien, deren Inhaber von dem ihnen eingeräumten Rechte der Umwandlung ihrer Aktien in Vorzugsaktien innerhalb vier Wochen keinen Gebrauch machen, in der Weise im Verhältnisse von 6 zu 1 zusammenzulegen, daß der einen in Kraft bleibenden Stammaktie alle Rechte der Vorzugsaktien zustehen, während die fünf übrigen Stammaktien als wertlos vernichtet werden.

Dieser Beschluß wurde am 20. November 1896 in das Gesellschaftsregister eingetragen. Die Endfrist für die Umwandlung lief am 20. Dezember 1896 ab. Bis zu diesem Tage wurden noch 718 Stück Stammaktien zu je 500 Mark in Vorzugsaktien umgewandelt.

Laut Eintragung in das Gesellschaftsregister vom 21. Juni 1897 betrug daher das Grundkapital 1350000 Mark, eingeteilt in:

2591 Vorzugsaktien zu je 500 Mark = 1295500 Mark
und 109 Stammaktien zu je 500 Mark = 54500 Mark.

Eine Stammaktie von 500 Mark wurde angekauft und vernichtet, die restlichen 108 Stammaktien wurden in 18 Vorzugsaktien zusammengelegt. Nach der Zusammenlegung reduzierte sich das Grundkapital der Gesellschaft auf 1304500 Mark, eingeteilt in 2609 Vorzugsaktien zu je 500 Mark. Am 25. Januar 1898 erfolgte die Eintragung in das Handelsregister, wodurch die Vorzugsaktien aufhörten, bevorrechtigt zu sein.

Die Aktienkonvertierung brachte einen Gewinn von 169399,42 Mark, der wieder zu notwendigen Abschreibungen verwandt wurde. Zur Übersicht über die Höhe dieser Abschreibungen und über die ganze finanzielle Lage dieser Zeit ist hier die Bilanz vom 30. Juni

1897 beigefügt worden. Wie aus dieser Bilanz ersichtlich ist, rechnete die Gesellschaft für das Betriebsjahr 1896/97 einen Reingewinn von 165767,51 Mark heraus und verteilte 10 Prozent Dividende.

Zum ersten Male erhielt auch die Stadtverwaltung in diesem Jahre einen Gewinnanteil im Betrage von 12423,14 Mark. Für die beiden nächsten Betriebsjahre wurde ein ähnlicher Reingewinn errechnet und gleichfalls 10 Prozent Dividende verteilt.

Diese hohen Dividenden schüttete die Gesellschaft deshalb aus, weil sie infolge des Konkurrenzbetriebes der Stadtgemeinde die Umwandlung der Pferdebahn in elektrischen Betrieb für durchaus notwendig erachtete. Außerdem hatte sie sich durch Beschluß des Kreistages des Landkreises Königsberg vom 19. Februar 1898 und des Provinzial-Landtages der Provinz Ostpreußen vom 3. März 1898 die Erlaubnis zur Benutzung der Kreis- und Provinzial-Chausseen in einer Länge von etwa 25 Kilometern behufs Anlage von elektrischen Bahnen erteilen lassen. Hierzu bedurfte sie neuer erheblicher Summen. Diese aber waren nur für ein Unternehmen zu erlangen, das einen namhaften Gewinn brachte; daher wurden die hohen Dividenden gezahlt.

Zur Ausführung ihrer Pläne begann die Gesellschaft im Jahre 1898 mit dem Bau einer Kraftzentrale im Bezirke Mittelhufen und mit dem Umbau der Pferdebahnlinien für den elektrischen Betrieb. Um die beträchtlichen Baukosten für diese Unternehmungen zu erhalten, wurde das Aktienkapital im Jahre 1898 um 1995500 Mark vermehrt, wodurch es auf die Höhe von 3300000 Mark kam. Es geschah dies durch Ausgabe von 1994 neuen Vorzugsaktien zu je 1000 Mark und eine Vorzugsaktie zu 1500 Mark, die das Bankhaus Heimann & Co. in Berlin zum Kurse von 102 Prozent

Bilanz der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft vom 30. Juni 1897.

Aktiva. Bilanz per 30. Juni 1897.

Konto		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Bahnanlage- und Konzessions-Konto:	Saldo per 30. Juni 1896.	1 570 000	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	108 012	49		
		1 678 012	49		
	Abschreibung	107 919	42	1 570 093	07
Immobilien-Konto:	Saldo per 30. Juni 1896.	380 000	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	15 493	07		
		395 493	07		
	Abschreibung	14 493	07	381 000	—
Wagen-Konto:	Saldo per 30. Juni 1896.	78 000	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	72 488	61		
		150 488	61		
	Abschreibung	35 588	61	114 900	—
Pferde-Konto:	Saldo per 30. Juni 1886.	50 000	—		
	Abgang für verkaufte Pferde	10 077	—		
		39 923	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	97 433	36		
		137 356	36		
	Abschreibung	38 356	36	99 000	—
Geschirr-Konto:	Saldo per 30. Juni 1896.	2 000	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	3 467	71		
		5 467	71		
	Abschreibung	2 467	71	3 000	—
Mobilien- u. Utensilien-Konto:	Saldo per 30. Juni 1896.	31 000	—		
	Anschaffungen p. 1896/97	15 296	95		
		46 296	95		
	Abschreibung	12 574	25	33 722	70
Versicherungs-Konto:	Im Voraus bezahlte Prämien			2 866	60
Effekten-Konto:	Effektenbestand am 30. Juni 1897			35 810	60
Hypothek.-Forderungs-Konto:	Hypotheken-Forderungen			38 000	—
Kassa-Konto:				5 092	36
Konto-Korrent-Konto:	Debitoren am 30. Juni 1897			102 231	—
Vorrats-Konto:	Vorräte am 30. Juni 1897			34 656	50
				2 420 372	83

Passiva.

Konto		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Aktienkapital-Konto:	Aktienkapital			1 304 500	—
Pr. Obligations-Konto:	I. Emission	546 000	—		
	im eigenen Besitz . . .	5 500	—	540 500	—
Pr. Obligations-Konto:	II. Emission	220 000	—		
	im eigenen Besitz . . .	3 000	—	217 000	—
Pr. Obligations-Konto:	III. Emission: p. 1. Juli 1897 gekündigt . . .			8 200	—
Reservefonds-Konto:				46 813	84
Spezial-Reservefonds-Konto:				3 000	—
Hypotheken-Konto				100 000	—
Interims-Konto:	Rückständige Obligations-Koupons	2 945	10		
	Rückständige Dividenden-Scheine	1 392	50		
	Rückständige verloste Obligationen	3 000	—		
		7 373	60		
	Später bezahlte Rechnungen per 1896/97	21 397	63	28 735	23
Unterstützungsfonds-Konto:				4 905	25
Kautions-Kreditoren-Konto:				951	—
Gewinn- uud Verlust-Konto:	Reservefonds	10 000	—		
	Tantieme für Aufsichtsrat und Vorstand	9 584	—		
	Gewinnanteil d. Magistrats	12 423	14		
	Dividende 10%, zahlbar nach Ablauf des Sperrjahres	130 450	—		
	Gratifikation an Beamte .	1 000	—		
	Unterstützungsfonds . .	1 500	—		
	Vortrag auf neue Rechnung	810	37	165 767	51
				2 420 372	83

übernahm. Den bisherigen Aktionären wurde als besonderes Bezugsrecht gewährt, daß sie auf 2000 Mark alte Aktien für 3000 Mark neue zum Kurse von 105 Prozent beziehen durften. Von dem durch diese Transaktion erzielten Gewinne im Betrage von 39910 Mark wurden 30910 Mark dem Reservefonds gutgeschrieben.

Am 18. Juni 1901 mußte die Gesellschaft ihre sämtlichen innerhalb des Stadtbezirks Königsberg betriebenen Linien an die Stadtverwaltung abtreten, wofür sie von dieser laut gerichtlichen Urteils nur den wirklichen Sachwert erhielt. Die Folge davon war, daß die Gesellschaft bei den Hauptkonten große Verluste erlitt. Die größte außerordentliche Abschreibung mußte bei dem Bahnkörperkonto mit der Gesamtsumme von 805952,77 Mark vorgenommen werden, da dieses mit 1570906,77 Mark zu Buche stand und die Stadt nur 712451,23 Mark dafür zahlte. Dieser den Sachwert um das Doppelte übersteigende Buchwert war zurückzuführen auf von Anfang an zu hohe Einschätzung der Bahnlinien, auf Überwertung der Konzession, auf zu teuere Baukosten der neuen Strecken und auf mangelhafte Abschreibungen, während im Gegenteile die Erneuerungen, zum Teil sogar Reparaturen als neue Werte zugeschrieben worden waren.

Das Depotgrundstück Heumarkt Nr. 2 stand mit 380545,16 Mark zu Buche, brachte aber gemäß der Schätzungen der Sachverständigen als Kaufpreis nur 313446 Mark, ergab also einen Verlust von 67099 Mark. Bei dem Verkaufe des Pferdematerials trat ebenfalls ein Verlust von 37290,52 Mark ein. Diesen Verlusten im Gesamtbetrage von 910342,29 Mark stand nur ein einziger Gewinn gegenüber, den die Gesellschaft laut Ausweis ihrer Bücher bei dem Verkaufe der Außenstrecke Königstor—Kalthof mit 120000 Mark erzielt hatte.

Verwendung der Bruttoüberschüsse der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Geschäfts-Jahr	Abschreibungen auf					Gewinnanteil der Stadt Königsberg	Neue Rücklagen	Tantiemen an Beamte und Aufsichtsrat	Dividendensumme	Vortrag auf neue Rechnung
	Bahnkörper-Konto	Pferde-Konto	Wagen-Konto	Geschirr-Konto	Immobilien, Mobilien u. Utensilien					
1882	10 000,00	16 500,00	6 080,00	1 010,50	6 430,00	—	10 000,00	1 200,00	70 250,00	1 552,40
1883	12 000,00	10 000,00	5 000,00	1 000,00	2 000,00	—	2 000,00	—	81 000,00	1 654,88
1884	12 000,00	10 000,00	5 000,00	1 000,00	2 000,00	—	8 800,00	—	54 000,00	308,66
1885	10 000,00	10 000,00	5 000,00	1 000,00	2 000,00	—	2 400,00	—	43 875,00	300,31
1886	10 000,00	14 000,00	4 000,00	500,00	4 000,00	—	1 562,40	2 484,00	27 000,00	201,12
1887	12 000,00	15 000,00	4 000,00	577,01	4 000,00	—	3 190,00	1 435,50	27 000,00	274,50
1888	11 000,00	12 000,00	3 000,00	500,00	3 000,00	—	3 800,00	975,00	13 500,00	231,27
1889	8 956,49	9 000,00	2 000,00	500,00	2 000,00	—	1 316,25	1 703,27	22 905,00	365,92
1890	8 000,00	9 000,00	2 000,00	500,00	2 000,00	—	1 318,34	1 731,12	22 905,00	412,88
1891	8 000,00	8 000,00	2 000,00	500,00	2 000,00	—	2 130,00	2 130,00	37 460,00	63,30
1892	21 000,00	16 000,00	5 000,00	1 000,00	3 000,00	—	2 000,00	1 600,00	28 095,00	461,50
1893	29 000,00	18 000,00	5 000,00	600,00	3 000,00	—	2 000,00	1 335,00	23 412,50	428,29
1894	35 414,51	19 676,67	5 031,00	506,10	5 363,74	—	3 502,60	1 751,30	23 412,50	6 359,63
1895	35 000,00	45 000,00	10 000,00	2 000,00	16 000,00	—	4 482,60	2 689,60	42 142,50	1 871,32
1896	41 289,12	8 447,00	4 354,63	329,68	8 792,19	—	8 111,65	9 256,00	65 555,00	65,19
1897	107 919,42	38 356,36	35 588,61	2 467,71	17 067,32	12 423,14	—	—	—	—
1898	50 866,97	14 900,00	11 490,00	3 381,87	4 971,35	10 796,11	10 000,00	12 986,35	130 450,00	3 014,67
1899	50 000,00	15 500,00	16 000,00	3 161,14	2 800,00	10 000,00	10 000,00	13 700,00	130 450,00	361,27

Es blieb also ein Fehlbetrag von 790342,29 Mark zu decken, wozu die Gesellschaft von neuem saniert werden mußte. Dieses geschah in ähnlicher Weise wie das letzte Mal: auf die Aktien mußten 25 Prozent zugezahlt werden, und diejenigen Aktien, bei denen dies nicht erfolgte, wurden im Verhältnisse von 4 zu 1 zusammengelegt. Diese Transaktion hatte auch einen augenblicklichen durchschlagenden Erfolg; denn es wurden 775900 Mark zugezahlt, und die Zusammenlegung ergab einen Gewinn von 523000 Mark, so daß sich das Aktienkapital von 3300000 Mark auf 2777000 Mark reduzierte,

Aber trotzdem stellte sich bald darauf neuer Kapitalmangel ein. Deshalb emittierte die Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft — diesen Gesellschaftsnamen hatte die Gesellschaft inzwischen angenommen — im Jahre 1903 zur Deckung dieses Defizits eine vierte fünfprozentige Obligationsanleihe im Betrage von 600000 Mark, die mit 105 Prozent zurückzuzahlen war. Von dieser übernahmen die Schuckertwerke für Arbeiten und Lieferungen zur Einführung des elektrischen Betriebes 300000 Mark.

Auch in der Zeit des elektrischen Betriebes wirtschaftete die Gesellschaft genau in derselben Weise weiter wie in den früheren Jahren. Es wurden keine ausreichenden Abschreibungen gemacht, ebenso wurden die erforderlichen Erneuerungen dem Werte teilweise zugeschrieben. Den gesteigerten Einnahmen standen erhöhte Betriebsunkosten gegenüber. Daher war es der Gesellschaft nur möglich, überall die dringendsten Verbesserungen auszuführen und den ganzen Betrieb notdürftig aufrechtzuerhalten.

Nach sechsjährigem elektrischen Betriebe stand die Gesellschaft wiederum vor der Notwendigkeit einer neuen Sanierung. In der Generalversammlung vom 7. Novem-

Hauptposten der Gewinn- und Verlust-Rechnungen der Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft.

Geschäftsjahr	Ausgaben							Einnahmen			Verlust
	Betriebsunkosten-Konto	Obligations-Coupon-Konto	Lohn- und Gehalts-Konto	Kreisstraßen-unterhaltungs-Konto	Erneuerungs- und Reservefonds-Konto	Unterstützungsfonds-Konto	Vortrag auf neue Rechnung	im Bahnbetriebe	für Stromabgabe und Installation	überhaupt	
1903	78 511,22	27 862,50	105 491,81	7 335,66	36 000,00	—	—	158 790,92	77 946,22	269 266,04	17 139,64
1904	73 938,00	39 515,00	108 572,90	7 184,13	10 000,00	—	—	173 091,95	83 001,01	263 996,55	15 690,78
1905	76 220,85	53 440,00	113 133,98	9 777,79	12 000,00	—	170,33	194 256,85	89 838,21	291 962,79	—
1906	84 699,90	52 115,00	117 956,99	12 466,71	33 000,00	3 000,00	3 186,41	216 552,70	95 555,78	320 205,74	—
1907	97 943,83	50 140,00	129 320,51	19 417,96	40 102,26	1 500,00	3 916,67	235 416,80	103 785,63	356 869,95	—
1908	103 484,87	48 278,75	132 397,22	25 079,95	45 000,00	1 000,00	12 386,74	253 642,47	105 806,86	378 937,93	—

ber 1907 wurde beschlossen, die bisherigen Vorzugsaktien entweder durch Zuzahlung von 30 Prozent oder durch Zusammenlegung von 4 Aktien in eine in neue Vorzugsaktien umzuwandeln. Dieser Beschluß wurde am 6. Dezember 1907 in das Handelsregister des Königlichen Amtsgerichts in Berlin eingetragen. Daraufhin wurden auf 1 317 500 Mark Aktien 395 250 Mark zugezahlt und durch Zusammenlegung von 788 000 Mark Aktien in neue Vorzugsaktien im Betrage von 197 000 Mark 591 000 Mark gewonnen. Infolgedessen bestand das Aktienkapital der Gesellschaft jetzt aus 1 514 000 Mark bevorrechtigter Aktien und 671 500 Mark alter Vorzugsaktien.

Aber eine wirkliche Rettung konnten auch diese Summen der Gesellschaft nicht mehr bringen. Außerdem kündigte die Königsberger Bank den von der Gesellschaft angenommenen Kautionswechsel im Betrage von 250 000 Mark, und die Kaution mußte bar hinterlegt werden. Deshalb knüpfte die Gesellschaft im folgenden Jahre 1908 mit der Stadt Königsberg Unterhandlungen an wegen Übergabe des ganzen Unternehmens für einen Kaufpreis von 2 225 000 Mark. Die Stadt, der die Lage der Gesellschaft nicht unbekannt war, lehnte dieses Angebot als viel zu hoch ab. Als nun eine reichsgerichtliche Entscheidung die Gesellschaft noch dazu verurteilte, die von ihren Bahnen befahrenen Straßen auch nach der Eingemeindung in einem den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustande zu erhalten, war die Gesellschaft der Stadt auf Gnade und Ungnade ausgeliefert. Um den Konkurs zu vermeiden, nahm sie in ihrer Notlage den von der Stadtgemeinde angebotenen Kaufpreis von 1 Million Mark an und trat in Liquidation.

Näheres hierüber hat der historische Teil gebracht. Am 1. Juli 1909 ging das gesamte Unternehmen der Gesellschaft in städtische Verwaltung über.

Hauptposten der Aktiva und Passiva der Bilanzen der Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft.

	Aktiva der Bilanzen										Passiva der Bilanzen					Schlußsumme
Geschäfts-Jahr	Bahnanlage-Konto	Grundstücks- und Gebäude-Konto	Kraft-erzeugungs- und Lichtanlage-Konto	Strom-zuführungs-Konto	Wagen-Konto	Pferde-Konto	Geschirr-Konto	Utensilien- und Werkzeug-Konto	Vorrats-Konto	Effekten-Konto	Aktien-kapital Konto	Obligationen-Konto	Unter-stützungs-fonds-Konto	Reserve-fonds-Konto	Erneuerungs-fonds-Konto	Schlußsumme der Bilanzen
1881/82	1 473 028,72	256 047,25	—	—	150 000,00	131 445,40	4 851,85	15 979,69	1 008,80	21 072,35	1 350 000,00	650 000,00	—	—	—	2 131 700,80
1882/83	1 484 997,25	256 047,25	—	—	153 897,75	121 388,40	4 536,30	25 456,47	2 228,41	21 072,35	1 350 000,00	650 000,00	—	10 000,00	10 000,00	2 135 302,38
1883/84	1 472 312,44	256 047,25	—	—	156 210,75	143 783,90	3 841,35	36 138,91	2 456,60	23 036,10	1 350 000,00	1 050 000,00	—	12 000,00	—	2 506 556,83
1884/85	1 549 944,33	256 047,25	—	—	151 850,75	143 443,90	3 287,45	38 174,59	11 783,15	23 036,10	1 350 000,00	1 050 000,00	5 684,96	14 000,00	6 800,00	2 506 700,12
1885/86	1 551 193,94	376 474,90	—	—	147 120,05	153 614,43	2 674,50	39 702,37	11 504,41	33 678,20	1 350 000,00	1 050 000,00	6 022,46	16 400,00	6 800 00	2 614 825,17
1886/87	1 852 858,53	405 657,76	—	—	156 020,05	163 171,26	3 034,10	38 767,57	12 917,53	33 678,20	1 350 000,00	1 144 000,00	6 365,26	17 962,40	—	2 710 660,23
1887/88	1 865 281,57	405 693,76	—	—	151 620,05	175 601,79	2 857,09	37 915,67	15 761,10	32 126,20	1 350 000,00	1 139 000,00	6 706,26	21 152,40	—	2 729 259,27
1888/89	1 668 956,49	405 693,76	—	—	118 620,05	106 889,19	2 558,39	34 447,83	18 672,53	32 126,20	1 350 000,00	1 111 000,00	6 912,26	21 952,40	3 000,00	2 739 918,98
1889/90	1 671 000,50	405 693,76	—	—	118 851,05	114 813,86	2 742,95	35 269,84	18 865,70	32 126,20	1 350 000,00	1 002 700,00	6 943,76	23 268,65	3 000,00	2 582 512,65
1890/91	1 641 915,05	400 000,00	—	—	110 000,00	100 656,67	2 816,06	35 116,39	26 486,65	31 530,40	1 350 000,00	962 500,00	6 908,76	24 586,99	3 000,00	2 533 275,25
1891/92	1 646 243,91	400 000,00	—	—	107 640,00	103 327,67	2 996,36	35 638,87	33 418,72	31 947,30	1 350 000,00	932 500,00	6 772,76	26 716,99	3 000,00	2 514 401,30
1892/93	1 644 003,22	400 065,40	—	—	102 641,00	99 894,67	2 649,95	35 592,71	29 222,10	34 947,30	1 350 000,00	904 500,00	6 695,81	28 716,99	3 000,00	2 494 286,14
1893/94	1 590 000,00	395 000,00	—	—	93 000,00	70 000,00	2 000,00	35 000,00	24 661,70	34 947,30	1 350 000,00	873 100,00	6 721,21	30 716,99	3 000,00	2 413 057,01
1894/95	1 573 143,41	385 132,11	—	—	82 302,23	58 063,00	1 763,89	31 046,12	12 982,28	34 947,30	1 350 000,00	840 600,00	6 864,71	34 219,59	3 000,00	2 401 760,21
1895/96	1 570 000,00	380 000,00	—	—	78 000,00	50 000,00	2 000,00	31 000,00	34 114,18	36 947,30	1 350 000,00	807 500,00	7 108,21	38 702,19	3 000,00	2 404 866,29
1896/97	1 570 093,07	381 000,00	—	—	114 900,00	99 000,00	3 000,00	33 722,70	34 656,50	35 810,60	1 304 500,00	765 700,00	4 905,25	46 813,84	3 000,00	2 420 372,83
1897/98	1 569 000,00	379 000,00	—	—	129 366,17	129 455,90	3 000,00	32 883,21	44 767,69	142 463,00	1 304 500,00	724 500,00	5 258,75	56 813,84	3 000,00	2 701 253,92
1898/99	1 547 387,00	380 825,98	—	—	129 076,84	103 065,90	3 000,00	32 497,85	63 288,20	143 268,00	3 300 000,00	690 500,00	5 509,75	97 723,84	3 000,00	4 872 812,11
1899/1900	3 639 795,97	313 446,00	—	—	131 583,22	91 691,48	4 080,00	26 300,00	24 830,97	138 688,20	3 300 000,00	650 300,00	7 941,09	107 723,84	3 000,00	5 287 064,64
1900/01	2 661 516,13	350 000,00	500 000,00	400 000,00	37 000,00	3 000,00	—	20 000,00	55 870,00	144 444,00	3 300 000,00	614 800,00	6 094,99	—	—	4 811 408,75
1901/02	2 200 000,00	350 000,00	500 000,00	400 000,00	223 712,02	1 200,00	—	5 622,39	45 000,00	113 389,80	2 777 000,00	579 800,00	8 712,97	—	—	4 031 449,66
1902/03	2 241 153,42	350 000,00	545 860,81	405 012,00	223 212,02	1 200,00	—	5 622,39	47 312,27	114 584,80	2 777 000,00	544 800,00	7 403,37	—	36 000,00	4 148 507,62
1903/04	2 252 472,77	362 465,40	545 860,81	405 012,00	223 212,02	1 200,00	—	8 562,39	47 147,62	111 414,80	2 777 000,00	1 075 800,00	7 243,33	—	38 279,67	4 199 672,50
1904/05	2 252 472,77	362 465,40	545 860,81	405 012,00	223 212,02	1 200,00	—	8 437,39	57 312,90	111 414,80	2 777 000,00	1 057 800,00	6 836,83	—	43 779,67	4 189 829,69
1905/06	2 252 472,77	362 465,40	545 860,81	405 012,00	225 802,12	2 650,00	—	8 437,39	67 097,78	111 414,80	2 777 000,00	1 032 800,00	7 826,68	3 000,00	53 747,74	4 203 025,62
1906/07	2 252 472,77	362 465,40	545 860,81	405 012,00	225 802,12	2 650,00	—	8 437,39	64 042,23	111 390,03	2 777 000,00	992 800,00	8 218,31	6 000,00	63 000,00	4 195 557,76
1907/08	2 000 000,00	360 000,00	400 000,00	300 000,00	225 802,12	1,00	—	1,00	54 378,52	111 283,38	2 186 000,00	956 500,00	8 874,71	9 000,00	76 639,75	3 905 167.66

Um einen genauen Einblick in den Vermögensstand der Gesellschaft während der ganzen Zeit ihres Betriebes zu ermöglichen, ist diesem Teile zum Schlusse eine Tabelle mit den Hauptposten der Aktiva und Passiva der Bilanzen beigegeben. Da das Geschäftsjahr der Gesellschaft am 1. Juli begann und am 30. Juni endete, ist in der beigefügten Tabelle als Zeitpunkt der Festsetzung des Vermögensstandes immer der Schlußtag des Wirtschaftsjahres, der 30. Juni, gewählt worden.

B 2. Finanzstatistisches des städtischen Straßenbahnunternehmens.

Die Königsberger städtische elektrische Straßenbahn ist die erste Straßenbahn in Deutschland, die auf städtische Kosten erbaut und in städtischer Regie betrieben wurde.

Die Mittel zu ihrem Bau und zu ihrer Erweiterung sind durch Anleihen aufgebracht worden.

Für den Bau der ersten Linie Pillauer Bahnhof—Augustastraße wurden die veranschlagten Kosten im Betrage von 329000 Mark aus dem Kämmereivermögen bereit gestellt. Hierzu wurden durch späteren Beschluß noch weitere 11000 Mark bewilligt, um ein schwereres Schienenprofil wählen zu können. Die gesamten Anlagekosten der Strecke Pillauer Bahnhof — Augustastraße betrugen 350684,04 Mark. Auf diese Summe wurden an das Kämmereivermögen aus den Betriebsüberschüssen des ersten Geschäftsjahres insgesamt 21956,84 Mark abgeführt. Um die verbleibende Summe von 328727,20 Mark dem Kämmerei-Stammvermögen zurückzuerstatten, und um die Kosten der neuen Linie Oberlaak—Schlachthof im Betrage von 540000 Mark zu decken, wurde von den städtischen Körperschaften am 8. Dezember 1895 und am 28./29. Januar 1896 die erste Anleihe für die Straßenbahn im Betrage von 900000 Mark beschlossen. Mit

Rücksicht auf sonstige Erweiterungen des Elektrizitätswerks wurde sie später auf 1 000 000 Mark erhöht. Am 10. April 1896 fand sie mit einer Verzinsung zu 3, $3^1/_2$ oder 4 Prozent und einer Amortisation von $1^1/_2$ Prozent die Genehmigung des Bezirksausschusses.

Durch die Möglichkeit, Anleihen aufzunehmen, war die kommunale Straßenbahn im Gegensatze zur Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft in der glücklichen Lage, sich ein Anlagekapital von 3, $3^1/_2$, höchstens 4 Prozent Verzinsung mit einer langjährigen Amortisation von 1 bis $1^1/_2$ Prozent zu verschaffen. Außerdem war die Kommune infolge ihrer großen Kreditfähigkeit auch späterhin stets imstande, neues Kapital durch neue Anleihen aufzubringen, während die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft oft nur durch Gewaltmaßregeln neue Betriebsmittel auftreiben konnte. War doch gerade die hohe Verzinsung der Obligationsschuld und die Ausschüttung von Dividenden auf hohe Aktienkapitalien mit ein wichtiger Faktor, der den Privatbetrieb in Königsberg langsam dem Untergange entgegenführte.

Da die Pferdebahnlinien im Jahre 1901 in städtischen Besitz übergingen, brauchte die Stadt zu deren Ausbau und zur Einführung des elektrischen Betriebes eine zweite Anleihe. Schon im Jahre 1899 wurde diese in Höhe von 3100000 Mark von den städtischen Körperschaften beschlossen und bereit gestellt. Die Kosten der aus dieser Anleihe zu bezahlenden Bauten setzten sich folgendermaßen zusammen:

Tragheim-Linie	398 192,35	Mark
Cosser Linie	237 756,82	„
Nassengärter Linie	190 807,15	„
Schönbuscher Linie	135 001,34	„
Umbau Pferdebahn (mit Depot)	2 841 192,63	„
Gesamte Baukosten	3 802 950,29	Mark

Aus der Anleihe von 1899 waren für die Straßenbahn aber nur 3 100 000 Mark zur Verfügung gestellt worden, so daß von den Gesamtbaukosten 702 950,29 Mark auf eine neu aufzunehmende Anleihe gut geschrieben werden mußten. Diese wurde jedoch erst aus Anlaß der Verpachtung des Straßenbahnunternehmens an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin im Jahre 1910 aufgenommen.

Am 1. Juli 1909 erwarb die Stadtgemeinde das gesamte Unternehmen der Königsberger Straßenbahn-Aktiengesellschaft für den Kaufpreis von 1 000 000 Mark, von dem 584 014,20 Mark auf die Straßenbahnverwaltung entfielen. Zur Tilgung dieser Summe und zur Vornahme der notwendigsten Reparaturen bewilligte die Stadtverordnetenversammlung am 15. Juni 1909 eine Separatanleihe im Betrage von 632 000 Mark.

Infolge der Gemeindebeschlüsse vom 15./16. September 1910 verpachtete die Stadtgemeinde ihr ganzes Straßenbahnunternehmen an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin. Daher war zur Deckung der vorhandenen Umbaurestsumme vom Jahre 1899 und anderer weiterer Schulden an den Betriebsfonds für Erweiterungen des Betriebes noch eine Anleihe im Betrage von 1 955 349,44 Mark notwendig.

Danach betrugen die gesamten Anleihen für die Straßenbahn:

Anleihe 1896	1 000 000,—	Mark
Anleihe 1899	3 100 000,—	„
Separatanleihe 1909. . . .	632 000,—	„
Anleihe 1910	1 955 349,44	„
Gesamtsumme der Anleihen .	6 687 349,44	Mark

Durch die vorschriftsmäßige Amortisation ermäßigten sich die Anleiheschulden bei der Über-

gabe an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft am 1. Oktober 1910 auf:

Anleihe 1896	758 500,—	Mark
Anleihe 1899	2 358 844,45	„
Separatanleihe 1909 . . .	619 409,—	„
Anleihe 1910	1 955 349,44	„
Dazu: Schwebende Schulden	66 987,29	„
Gesamtsumme der Schulden am 1. Oktober 1910	5 759 090,18	Mark

Bei ihrem Straßenbahnunternehmen hatte die Stadtgemeinde im Gegensatze zu der Königsberger Pferdeeisenbahngesellschaft stets ausreichende Abschreibungen vorgenommen. Diese betrugen durchschnittlich bei den Gebäuden, den Büroutensilien und der Depoteinrichtung 2 Prozent des Anschaffungspreises, bei den Wagen (ausschließlich der Motore), bei der elektrischen Streckenausrüstung und den Gleisanlagen 5 Prozent, bei der elektrischen Wagenausrüstung 7,5 Prozent, bei den Werkzeugen und Geräten 15 Prozent und bei den Monturen 50 Prozent.

Die Abschreibungen für das Maschinenhaus und die Dampfdynamoanlage hörten deshalb auf, weil diese am 1. April 1898 in den Besitz des Elektrizitätswerks übergingen.

Neben diesen hohen Abschreibungen zahlte die Straßenbahnverwaltung seit dem Jahre 1903 für Straßenmiete jährlich 60000 Mark. Zu dieser Summe kamen seit dem Jahre 1904 noch weitere 6000 Mark jährlicher Zuschuß zur Instandhaltung des Straßenpflasters. Diese Doppelabgabe von 66000 Mark mußte in jedem Falle gezahlt werden, ohne Rücksicht darauf, ob ein Einnahmeüberschuß erzielt wurde oder nicht.

Die bedeutenden Abschreibungen und die Zahlung einer festen Straßenmiete mußten die Rentabilität der

Abschreibungen der städtischen Straßenbahn auf die einzelnen Konten.

Angabe in Prozenten.

Nr.	Bezeichnung	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1a	Depot a. d. Mühlenberg a) Maschinenhaus	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1b	Depot a. d. Mühlenberg b) Dampfdynamoanlage	10	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Depot an der Aweider Chaussee	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3a	Depot in Cosse a) Gebäude	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2
3b	Depot in Cosse b) Gleis- u. Oberleitungsanlagen	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	5	5	5
3c	Depot in Cosse c) Heizungsanlagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	10
4	Depot in der Bahnstraße	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
	Inventar.															
1	Wagen (ausschl. der Motoren)	10	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
2	Elektrische Wagenausrüstung	20	20	20	5	5	5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
3	Büro-Utensilien	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	} 2	10	10	10
3a	Depotverwaltung													2	2	2
4	Elektrische Streckenausrüstung	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	Gleisanlage	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	Werkzeuge und Geräte	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
7	Monturen	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
8	Fuhrwerk und Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20

Straßenbahn ungünstig beeinflussen; es waren denn auch die finanziellen Ergebnisse dieser ersten kommunalen Straßenbahn in Deutschland wenig befriedigend. Ein Überschuß war überhaupt nur in den ersten drei Geschäftsjahren zu verzeichnen. Im übrigen arbeitete das städtische Straßenbahnunternehmen selbst in der Zeit des städtischen Monopolbetriebes stets mit Verlusten, die bei der Verpachtung an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft die beträchtliche Summe von 1 624 600,45 Mark erreicht hatten. Einen wirklichen Reingewinn aus dem Straßenbahnbetriebe zu erzielen, ist erst der jetzigen Pächterin, der „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft", möglich gewesen.

In einer beigefügten Tabelle werden die Einnahmen der städtischen Straßenbahn während der ganzen Zeit ihres Betriebes genau angegeben.

Um bei der ständigen Ausdehnung des Straßenbahnbetriebes die jährlichen Einnahmen richtig miteinander vergleichen zu können, muß man sie auf die übliche Einheit eines Wagenkilometers reduzieren. Hierbei ergibt sich für das erste Betriebsjahr der bisher höchste Stand von 40,04 Pfennigen, eine recht hohe Quote für eine elektrische Straßenbahn.

Bei einer solchen Einnahme konnte leicht, zumal der Anlagewert nur 350 684,04 Mark betrug, ein Überschuß von 29 534,26 Mark erzielt werden. Aber schon in den beiden nächsten Jahren ging die durchschnittliche Einnahme für den Wagenkilometer zurück, bis sie im vierten Jahre auf den bisher niedrigsten Stand von 23,34 Pf., also im Vergleiche zu dem ersten Betriebsjahre fast um die Hälfte, gefallen war. Ein derartig großes Herabsinken der Einnahme mußte natürlich auf die Rentabilität des ganzen Unternehmens nachteilig einwirken. Infolgedessen blieben vom dritten Geschäfts-

Die gesamten Einnahmen der städtischen elektrischen Straßenbahn.

Geschäfts-Jahr	Einnahme für Fahrscheine	Einnahme für Abonnementshefte	Einnahme für Dauerkarten	Gesamteinnahme des Fahrgeldes	Durchschnittliche Einnahme für einen Fahrgast	Anzahl der reduzierten Wagennutzkilometer	Durchschnittliche Einnahme für den reduzierten Wagennutzkilometer
	Mark	Mark	Mark	Mark	Pfennig	km	Pfennig
1895/96	93 292,49	—	—	93 292,49	11,03	235 507	40,04
1896/97	126 764,84	—	—	126 764,84	10,10	360 242	35.10
1897/98	115 468,48	10 064,50	—	125 472,98	10,14	411 961	30,40
1898/99	220 187,90	49 855,60	—	270 043,50	10,00	1 151 033	23,34
1899/1900	234 052,85	54 299,80	—	288 352,65	9,99	1 171 417	24,46
1900/01	270 691,50	70 676,50	8 559,56	349 927,66	10,01	1 340 820	25,80
1901/02	538 790,90	205 951,00	43 192,33	787 934,23	8,28	2 634 433	29,90
1902/03	649 410,40	320 735,00	72 908,03	1 043 053,43	9,05	3 589 200	29,20
1903/04	790 474,40	244 246,00	82 134,06	1 116 854,46	9,56	3 428 382	32,60
1904/05	864 960,30	185 275,60	83 363,68	1 133 599,58	9,71	3 503 258	32,40
1905/06	974 005,95	183 775,53	93 718,06	1 251 499,54	8,96	3 664 610	34,20
1906/07	1 078 048,25	179 442,50	90 030,80	1 347 521,55	9,17	4 063 754	33,16
1907/08	1 151 745,95	164 191,50	93 041,80	1 409 579,25	9,46	4 165 268	33,84
1908/09	1 147 973,75	188 794,00	99 130,51	1 405 898,26	9,28	4 189 283	34,28
1909/10	1 354 875,25	216 624,00	143 312,63	1 714 811,88	9,66	4 826 080	35,53
1910/11	1 466 391,20	272 020,00	185 890,84	1 924 302,04	9,78	5 272 432	36,75

jahre ab nicht nur die Überschüsse aus, sondern das städtische Unternehmen arbeitete von jetzt ab trotz der fortgesetzt wieder steigenden Einnahmen immer mit Verlusten.

Dieses schlechte finanzielle Ergebnis ist allerdings zum großen Teile auf die schnelle Ausbauung des Straßenbahnnetzes, besonders in den Jahren 1899 bis 1903, zurückzuführen, der eine entsprechende Steigerung des Verkehrs nicht so schnell zu folgen vermochte. Inwieweit ferner die Festsetzung des Fahrgeldtarifes zur geringen Rentabilität der städtischen Straßenbahn beigetragen hat, wird im nächsten Teile nachgewiesen werden.

Im Jahre 1910 hatte die Einnahme wieder eine Höhe von 36,75 Pf. für den Wagenkilometer erreicht, ein Stand, bei dem eine elektrische Straßenbahn bei zweckgemäßer Bewirtschaftung nach den allgemeinen Erfahrungen gut auskommen kann. Wenn die Stadtverwaltung selbst bei dieser Einnahme nicht ohne Verluste wirtschaften konnte, so liegt die Ursache wohl kaum an der Unrentabilität des Unternehmens, sondern an der viel zu schwerfälligen Bewirtschaftung durch die Kommune, ein Grund, der später noch näher beleuchtet werden wird.

Eine eingehende Darstellung des gesamten Vermögensstandes der städtischen Straßenbahn für die einzelnen Jahre ergeben die aufgestesIten Bilanzen.

Daher ist diesem Teile eine ausführliche Gegenüberstellung der Hauptposten in Aktiva und Passiva, wie sie die Bilanzen bringen, beigefügt. Zu den Angaben der Bilanztabelle ist zu bemerken:

1. daß der Überschuß des Jahres 1895/96 29534,26 Mark betrug, wovon sofort 21280,43 Mark an die Kämmerei zurückerstattet wurden. Infolgedessen ist der

Hauptposten der Aktiva und Passiva der Bilanzen der städtischen elektrischen Straßenbahn.

Stand am 1. April des Jahres	Aktiva der Bilanzen					Passiva der Bilanzen					Schlußsumme
	Inventar	Anlagekosten ohne Gegenwert	Magazinbestände	Effekten	Verluste	Schulden	Reservefonds	Selbstversicherungsfonds	Unterstützungsfonds	Gewinn	Schlußsumme der Aktiva und Passiva
1896	313 013,03	—	12 619,79	—	—	345 444.36	—	—	—	8 254,83	372 917,64
1897	288 532,90	—	13 444,28	—	—	325 112,20	—	—	—	17 160,65	356 062,57
1898	260 526,90	—	12 772,60	50 100,00	—	328 727,20	5 415,48	—	—	12 846,78	367 757,96
1899	891 006,39	—	20 345,34	75 100,00	18 439.63	1 006 725,13	9 972,26	—	—	—	1 025 487,56
1900	1 048 197,76	—	22 258,43	91 100,00	58 899,11	1 214 041,88	9 972,26	—	—	—	1 224 575,30
1901	1 489 032,81	—	28 998.78	91 100,00	115 449,79	1 718 729,12	9 972,26	—	—	—	1 728 701,38
1902	3 550 610,91	325 034,16	50 804,91	91 100,00	184 025,30	4 866 486,62	—	—	—	—	5 024 019,90
1903	3 830 368,96	327 062,63	62 300,29	91 100,00	393 485,86	5 399 914,21	—	2 006,55	—	—	5 401 920,79
1904	4 469 823,38	327 062,63	48 212,10	93 106,55	622 275,21	5 579 326,00	—	13 016,39	—	—	5 592 342,39
1905	4 808 345,48	354 397,71	44 826,54	115 019,97	869 498,62	5 717 639,66	—	23 919,97	—	—	5 744 134,63
1906	4 216 435,31	355 417,21	42 276,02	109 766,41	1 052 316.55	5 739 665,09	10 600,00	30 066,41	65,36	—	5 780 396,86
1907	4 127 153,46	355 417,21	58 052,62	102 726.70	1 193 308.28	5 760 359,16	19 100,00	42 526,70	51,71	—	5 837 560,00
1908	3 920 012,68	355 417,21	65 004,84	78 970.07	1 366 566,41	5 726 876.20	24 600,00	34 475,16	30,76	—	5 786 001,97
1909	3 746 395,91	355 417,21	71 830,30	61 432,71	1 552 865,72	5 667 939,85	25 461,00	—	53,36	—	5 787 941,85
1910	4 256 939,53	355 417,21	120 504,91	88 585,96	1 624 600,45	6 319 209,32	26 396,00	—	968 36	—	6 448 459,52

Gewinn für dieses Jahr nur mit 8254,83 Mark angegeben;

2. daß der Verlust des Jahres 1901/1902 193997,56 Mark betrug. Da aber der angesammelte Reservefonds im Betrage von 9972,26 Mark zu ihrer Tilgung zugeschlagen wurde, so blieben nur 184025,30 Mark;
3. daß der Selbstversicherungsfonds am Ende des Jahres 1908 in Höhe von 34470,07 Mark an den allgemeinen Haftpflichtfonds abgeführt wurde.

Da die Stadtverwaltung ihre Abschlüsse immer von April zu April macht, so ist auch in den gegebenen Übersichten aus praktischen Gründen der gleiche Zeitraum gewählt worden. Die Angaben laufen immer vom 1. April bis zum 31. März des nächsten Jahres.

III. Der Fahrgeldtarif.

Die Tarifgestaltung bei der Königsberger Pferdeeisenbahn konnte als bei einer Erwerbsgesellschaft nur im Rahmen des privatwirtschaftlichen Systems erfolgen. Da die Gesellschaft zunächst das Monopol im Straßenbahnbetriebe besaß, konnte sie den Fahrpreis, den sie als Entgelt für ihre Leistung forderte, ganz nach Belieben festsetzen. Nach den damals allgemein eingeführten Tarifen war der Fahrpreis ziemlich hoch bemessen. So betrug er auf der ersten Strecke: Poststraße—Hufen (bis Flora) 15 Pfennige für die einfache Fahrt. Da diese Linie eine Länge von ungefähr 1800 Metern hatte, so stellte sich der Fahrpreis für einen Kilometer auf 8 Pfennige, ein verhältnismäßig sehr hoher Satz. Auch für die später eröffneten Strecken wurden 15—20 Pfennige Fahrgeld erhoben. Um aber dem Publikum entgegenzukommen, führte die Gesellschaft einen Teilstreckentarif ein. Zur Erläuterung dieses Tarifes mögen hier die hauptsächlichsten Linien mit ihren Fahrpreisen folgen:

Linie Kronenstraße—Steindammer Tor:

a) Kronenstraße—Steindammer Tor 20 Pfennige;
b) Kronenstraße—Poststraße, Steindammer Tor—Börse } 15 Pfennige;
c) Kronenstraße—Windgasse, Steindammer Tor—Windgasse, Börse—Poststraße } 10 Pfennige;

Linie Königstor—Steindammer Tor:

a) Königstor—Steindammer Tor 20 Pfennige;

b) Königstor—Poststraße
Steindammer Tor—Prinzenstraße
15 Pfennige;

c) Königstor—Schloßplatz
Steindammer Tor—Schloßplatz
Prinzenstraße—Poststraße
10 Pfennige;

Linie Bahnhof—Königstor:

a) Bahnhof—Königstor 20 Pfennige;

b) Bahnhof—Prinzenstraße
Königstor—Börse
15 Pfennige;

c) Bahnhof—Schloßplatz
Königstor—Schloßplatz
Prinzenstraße—Börse
10 Pfennige;

Linie Kronenstraße—Rhesastraße:

a) Kronenstraße—Rhesastraße 20 Pfennige;

b) Kronenstraße—Poststraße
Rhesastraße—Börse
15 Pfennige;

c) Kronenstraße—Windgasse
Rhesastraße—Windgasse
10 Pfennige;

Linie Schwanengasse—Steindammer Tor:

a) Schwanengasse—Steindammer Tor 20 Pfennige;

b) Schwanengasse—Heumarkt
Steindammer Tor—Roßgärter Markt
15 Pfennige;

c) Heumarkt—Roßgärter Markt
Schwanengasse—Schloßplatz
Steindammer Tor—Schloßplatz
10 Pfennige;

Linie Poststraße—Hufen (Julchental):

a) Poststraße—Julchental 20 Pfennige;

b) Poststraße—Flora
Julchental—Steindammer Tor
15 Pfennige;

c) Poststraße—Altes Chausseehaus
Julchental—Altes Chausseehaus
Steindammer Tor—Flora
10 Pfennige.

An Sonn- und Festtagen wurden anfangs auf der Linie Poststraße—Hufen nur Fahrscheine für die ganze Strecke ausgegeben.

Bei einem derartig hohen Fahrpreise konnte die Straßenbahn natürlich nur den Wohlhabenden zu gute kommen, für den Arbeiter und kleinen Bürger kam sie wenig in Betracht.

Für jede Fahrt erhielt der Fahrgast von dem Schaffner einen Fahrschein ausgehändigt. Dieser Schein berechtigte jeden erwachsenen Fahrgast zur freien Mitnahme eines Kindes unter 6 Jahren, falls für dieses ein besonderer Platz nicht beansprucht wurde. Die Fahrscheine waren nicht übertragbar. Eine Unterbrechung der Fahrt bei einem direkten Wagen war unzulässig. Bedingte die Fahrt ein Umsteigen, so wurde dieses auf dem Fahrscheine vermerkt, und der Schaffner des nächsten Wagens hatte sich von der Gültigkeit des Fahrscheines zu überzeugen.

Im Gegensatze zu den meisten Straßenbahnunternehmen anderer Städte gab die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft schon im ersten Jahre ihres Betriebes Abonnementskarten heraus. Diese Vergünstigungen sollten das Publikum an öfteres, respektive tägliches Fahren gewöhnen, um auf diese Weise das bis dahin in Königsberg unbekannte Beförderungsmittel möglichst schnell populär zu machen. Zu diesem Zwecke wurden vom 1. Juni 1881 ab zunächst folgende Abonnementskarten verausgabt:

1. Schul-Abonnements, nur für Schüler unter 16 Jahren auf dem Wege von und zur Schule für 4 Fahrten täglich gültig, zum Preise von 3 Mark für den Monat;
2. Karten, auf den Namen des Inhabers lautend, für 30 Fahrten auf einer ganzen Linie im laufenden Jahre gültig, zum Preise von 3 Mark;

An Sonn- und Festtagen hatten die Abonnements keine Gültigkeit.

Die Gültigkeit der Karten für 30 Fahrten wurde bald dahin erweitert, daß ihre Benutzung der ganzen Familie des Inhabers gestattet wurde. Vom 5. September desselben Jahres ab wurden neben den bisherigen Abonnements noch folgende herausgegeben:

1. Abonnements zur beliebigen Benutzung der Pferdeeisenbahn (Passepartouts) für 1 Monat zum Preise von 15 Mark und für 3 Monate zum Preise von 40 Mark;
2. Abonnements für Beamte zu Fahrten von der Wohnung nach ihrem Amtslokal zum Preise von 4,50 Mark für den Monat.

Doch erreichte die Gesellschaft ihren Zweck, durch Einführung dieser Abonnements zur häufigen und regelmäßigen Benutzung der Pferdebahn anzuregen, nur teilweise, da besonders die Passepartouts beim Publikum ihres hohen Preises wegen wenig Absatz fanden. Infolgedessen sah sich die Direktion veranlaßt, am 1. Dezember 1882 eine Ermäßigung dieser Zeitkarten von $33^1/_3$ Prozent eintreten zu lassen und berechnete von diesem Termine ab für Passepartouts nur monatlich 10 Mark und vierteljährlich 25 Mark.

Bald nach der Eröffnung des Straßenbahnbetriebes in Königsberg führte die Gesellschaft einen Nachtwagenbetrieb von der Poststraße nach den Hufen zum doppelten Tagesfahrpreise ein. Aber noch im ersten Betriebsjahre wurde der Fahrpreis der Nachtwagen zunächst verbilligt und dann dem Tagesfahrpreis gleichgesetzt. Ebenso wurde Ende Januar 1882 der Fahrpreis der Strecke Poststraße—Julchental von 20 auf 15 Pfennige ermäßigt. Neben den Fahrscheinen für eine direkte Fahrt ohne Wagenwechsel wurden bei der Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft auf allen Strecken Fahrscheine mit der Berechtigung zum einmaligen Wagenwechsel ausgegeben, für die ein Zuschlag von 5 Pfennigen zu dem gewöhnlichen Fahrpreise erhoben wurde.

An diesem sehr hohen Teilstreckentarif hielt die Gesellschaft 15 Jahre fest mit der Begründung, daß ein hoher Tarif auch hohe Einnahmen bringen müsse. Im Sinne einer einsichtsvollen Tarifpolitik hätte es aber gelegen, für die verhältnismäßig kurzen Stadtstrecken einen billigen Einheitstarif einzuführen. Diese durchgreifende Änderung trat erst ein, als im Jahre 1895 die Stadtgemeinde auf ihrer neu eröffneten Linie Pillauer Bahnhof—Augustastraße den 10 Pfennig-Einheitstarif eingeführt und damit glänzende Erfolge erzielt hatte. Aus Konkurrensrücksichten und vor allem aus wirtschaftlichen Gründen führte dann die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft entsprechend dem Vorbilde der Stadtgemeinde ebenfalls für alle Linien innerhalb der Stadtumwallung den 10 Pfennig-Einheitstarif ein, der auch für die Einnahmen der Pferdebahn einen durchschlagenden Erfolg brachte. Nur der Aufschlag von 5 Pfennigen für die Umsteigeberechtigung von einer Linie auf die andere und der gleichhohe Zuschlag für die Außenlinien blieb bestehen. Bis zu ihrer Umwandlung in das Straßenbahn-Aktienunternehmen mit elektrischem Betriebe hat die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft diesen Tarif dann nicht weiter verändert.

Einen gerade umgekehrten Weg hat die Tarifpolitik der städtischen Straßenbahn verfolgt. Diese begann mit dem 10 Pfennig-Einheitstarif auf ihrer ersten Linie Pillauer Bahnhof—Augustastraße und ging allmählich zu einem immer höher werdenden Teilstreckentarif über.

Zur Aufnahme des Fahrgeldes hatte die städtische elektrische Straßenbahn zunächst das Zahlkastensystem

eingeführt. Dieses bestand aus einem Apparat, der an der vorderen und hinteren Querwand des Wagens angebracht war und eine Einwurfsöffnung von außen und innen hatte Jeder Fahrgast mußte in den vorderen, durch den Wagenführer von außen leicht kontrollierbaren Zahlkasten sofort nach dem Betreten des Wagens 10 Pf. einwerfen. Auf Verlangen mußte der Wagenführer Geld wechseln. Dieses Zahlkastensystem ist heute noch vielfach in Benutzung und hat sich für kleine Betriebe infolge seiner Verbilligung der Betriebsunkosten durchaus bewährt. Selbst Städte, die erst in den letzten fünf Jahren zur Errichtung elektrischer Straßenbahnen geschritten sind, haben mit Erfolg darauf zurückgegriffen, unter anderen Allenstein, wo am Sonntage allerdings auch Schaffner verwendet werden.

Zur Bequemlichkeit der Fahrgäste, sowie zur Entlastung der Führer von den sehr vielfachen Anforderungen, größeres Geld zu wechseln, wurde gegen Ende Juni 1897 das erste Abonnement im städtischen Straßenbahnbetriebe in Form des Verkaufs von Fahrmarken eingeführt. Diese bestanden aus Aluminium, und man erhielt für 1 Mark 12 Fahrmarken im Werte von je 10 Pf. Verkaufsstellen waren die Kasse der Straßenbahn, die Stadthauptkasse, die Kasse der Gasanstalt und verschiedene private Verkaufsstellen. Die privaten Wiederverkäufer erhielten einen Rabatt von 1 vom Hundert in der Weise, daß ihnen auf 100 Dutzend Fahrmarken ein Dutzend unentgeltlich geliefert wurde. Man hoffte dadurch, daß man den Fahrpreis im Abonnement auf $8^1/_3$ Pf. herabsetzte, eine Hebung in der Benutzung der Straßenbahn herbeizuführen, und in der Tat fanden die Fahrmarken beim Publikum einen sehr guten Eingang. Diese niedrigen Fahrpreise konnten bei einer Linie von kaum 3 Kilometer Länge wohl befriedigende Einnahmen erzielen,

mußten aber versagen, wenn Strecken hinzukamen, wie die Schlachthoflinie mit einer Länge von über 4 Kilometer, die dazu noch nach einem Vororte führte, der nur ein stoßweises Benutzen der Straßenbahn zeitigte. Bei einem Abonnementspreis von $8^1/_3$ Pf. für die Fahrt stellte sich der Kilometer auf 2 Pf., eine Quote, die unrentabel wirken mußte. Außerdem war es auffallenderweise gestattet, zunächst allerdings nur am Kaiser Wilhelmplatz und an der Hohen Brücke, später aber an allen Punkten, an denen zwei Strecken zusammenliefen, nach einmaligem Zahlen des Fahrpreises ohne Nachzahlung von der einen Linie in die andere umzusteigen.

Wenn sich auch das Zahlkastensystem für die erste Straßenbahnlinie Augustastraße—Pillauer Bahnhof im allgemeinen gut bewährt hatte, so stellten sich bei dem Hinzutreten der Außenlinien, namentlich bei der nach dem Schlachthofe, doch mannigfaltige Unzuträglichkeiten ein, die nach der Ansicht der Bahnverwaltung einen Teil des Publikums von der Benutzung der Straßenbahn abhielten. Infolgedessen ging man am 1. April 1900 zur Einstellung von Schaffnern über. Hierdurch wurden zwar die Fahrgeldeinnahmen erhöht, die Betriebsunkosten aber auch bedeutend vermehrt.

Die Einführung von Schaffnern bedingte die Herausgabe von Fahrscheinen. Der Preis des Fahrscheines für einen Erwachsenen betrug für jede Fahrt 10 Pf. Für ein Kind unter 6 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen war ebenso wie bei der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft kein Fahrgeld zu entrichten, falls für dieses ein besonderer Platz nicht beansprucht wurde. Auch die Fahrscheine der städtischen Straßenbahn waren nicht übertragbar.

Eine Unterbrechung der Fahrt bei einem direkten Wagen war unzulässig. Bedingte die Fahrt ein Um-

steigen, so wurde dieses auf dem Fahrscheine vermerkt und der Schaffner des nächsten Wagens hatte sich von der Gültigkeit des Fahrscheines zu überzeugen Gleichzeitig mit der Ausgabe der Fahrscheine wurden die Fahrmarken abgeschafft und an ihrer Stelle Fahrscheinhefte mit 12 Fahrscheinen zu 1 Mark herausgegeben. Die Berechtigung, ohne Nachzahlung auf denselben Fahrschein von der einen Linie in die andere umzusteigen, wurde beibehalten und auf die Fahrscheinhefte ausgedehnt, ebenso die freie Mitnahme eines Kindes unter 6 Jahren, das keinen besonderen Platz beanspruchte.

Ferner wurden vom 1. April 1900 ab auf den Namen des Inhabers lautende Dauerkarten ausgegeben, und zwar in der Form eines Abonnements für alle Strecken und in der sogenannter Streckenabonnements für eine Strecke. Die Inhaber von Dauerkarten mußten jedoch für ein Kind unter 6 Jahren, für das auf einen Fahrschein kein Fahrgeld erhoben wurde, einen Fahrschein lösen, da die Dauerkarten von dieser Vergünstigung ausdrücklich ausgeschlossen wurden. Im Gegensatze zu den Dauerkarten anderer Straßenbahnunternehmen berechtigten diese zur Benutzung sämtlicher Wagen der städtischen Straßenbahn ohne Einschränkung der Fahrtenzahl. Die Preise der Dauerkarten waren zunächst folgende:

Monatskarten für alle Strecken .	8	Mark
Monatskarten für eine Strecke . .	6	„
Vierteljahreskarten für alle Strecken	20	„
Vierteljahreskarten für eine Strecke	14	„
Jahreskarten für alle Strecken . .	70	„
Jahreskarten für eine Strecke . .	45	„
Jahreskarten für städtische Beamte	35	„
Monatskarten für Schüler, gültig für alle Streckeu, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage	3	„

Diese Preise für die Dauerkarten waren aber von der Direktion viel zu niedrig bemessen, so daß sie dem schlechten finanziellen Ergebnis nicht abhelfen konnten, sondern es vielmehr verstärken mußten. Selbst wenn man in Betracht zieht, daß die städtische Straßenbahn erst über wenige Linien verfügte, daß sie zum großen Teile die ärmsten Stadtgegenden durchfuhr, daß sie zwei fast nur von Arbeitern und kleinen Leuten bewohnte Vororte mit dem Stadtinnern verband, und daß sie außerdem auf das Konkurrenzunternehmen der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft Rücksicht nehmen mußte, so ist ein derartig billiger Abonnementstarif, wie ihn die Königsberger Straßenbahn in städtischer Regie einführte, vom sozialen und wirtschaftlichen Standpunkte aus doch zu verwerfen. Ihre soziale Aufgabe erfüllt eine Straßenbahn dann am vollkommensten, wenn sie möglichst allen Bewohnern in gleicher Weise zu gute kommt. Durch billige Abonnementsbedingungen bevorzugt sie aber einen konstanten Kundenkreis auf Kosten der übrigen Fahrgäste, da diese häufig den Verdienst, der dem Betriebe bei der billigen Beförderung der Abonnenten verloren geht, wieder einbringen müssen. Dadurch wird ihnen die Fahrmöglichkeit verteuert, und sie schränken sich aus finanziellen Rücksichten bei der Benutzung der Straßenbahn ein, wodurch diese immer mehr zum Monopol für die Abonnenten wird. Gar nicht zu billigen ist es, wenn die Abonnementspreise nicht einmal zur Deckung des Selbstkostenpreises ausreichen. Zu entschuldigen wären die niedrigen Preise noch gewesen, wenn besonders die weniger Bemittelten dieser Vergünstigung teilhaftig geworden wären. Aber gerade das Gegenteil war der Fall. Die Wohlhabenden, die sich eine Jahreskarte kaufen konnten, hatten für eine Streckenkarte für den Monat nur 3,75 Mark zu zahlen, während der kleine

Mann, der sich wohl nie mehr als eine Monatskarte kaufen konnte, diese mit 6 Mark bezahlen mußte. Eine solche Tatsache durfte eine Kommune als Vertreterin der Sozialpolitik bei ihrem Unternehmen nicht unberücksichtigt lassen.

Um das schlechte finanzielle Ergebnis etwas zu heben, versuchte die Stadtverwaltung auf der neu erbauten Vorortlinie Kaiser Wilhelmplatz—Schönbusch den Fahrpreis über den 10 Pf.-Einheitstarif zu erhöhen und führte auf dieser Linie versuchsweise einen Teilstreckentarif ein. Die Einteilung der Linie wurde folgenderweise vorgenommen:

Kaiser Wilhelmplatz—Nassengärter Tor } 10
Schönbusch—Kronenstraße } Pfennige
Kaiser Wilhelmplatz — Schönbusch 15 Pfennige.

Wer über das Nassengärter Tor oder die Kronenstraße hinausfuhr, mußte einen Zuschlagfahrschein für 5 Pfennige lösen. Auch hierfür wurden Fahrscheinhefte ausgegeben und zwar zu 12 Fahrscheinen für 50 Pfennige. Dieser Zuschlag wurde aber in dem Tarif vom 9. September 1901 fallen gelassen, und der 10 Pfennig-Einheitstarif wurde wieder allgemein durchgeführt.

Infolge der gewaltigen Erweiterung des ganzen Straßenbahnnetzes durch Übergang der Pferdebahnlinien an die Stadt, namentlich auch infolge der Vermehrung der Außenstrecken, hielt es die Stadtverwaltung für geboten, den bestehenden Tarif einer eingehenden Durchsicht zu unterziehen. Durch die Verdrängung des privaten Straßenbahnunternehmens aus dem Stadtinnern fielen auch die rentabelsten Linien der städtischen Straßenbahn zu und die Rücksicht auf die Konkurrenz erstreckte sich nur noch auf die Hufen-Vororte. Infolgedessen kam ein großer Teil der vorher genannten Gründe für die Aufrechterhaltung der billigen Abonnementssätze in Fortfall,

und es hätte jetzt an dieser Stelle eine Reform vorgenommen werden müssen. Die Stadtverwaltung beschränkte sich jedoch auf die Einführung eines Zuschlages von 5 Pfennigen beim Wagenwechsel, gestattete aber dafür auffallender Weise, diese Umsteigefahrscheine innerhalb des Wallringes auch als Rückfahrscheine zu benutzen, falls der Aufenthalt nicht länger als eine halbe Stunde dauerte. Im übrigen wies der neue Tarif keine wesentliche Änderung auf; seine bedeutendsten Punkte waren folgende:

1. Jede einfache Fahrt kostet 10 Pfennige, jede Fahrt mit der Berechtigung zum einmaligen Wagenwechsel innerhalb einer halben Stunde nach der auf dem Fahrscheine jedesmal zu markierenden Zeit, auch an Sonn- und Festtagen, 15 Pfennige; diese Berechtigung zum einmaligen Wagenwechsel bezieht sich jedoch nicht auf die außerhalb der Wälle gelegenen Endpunkte der Straßenbahnen;
2. im Abonnement kosten:
   12 Fahrscheine für die einfache Fahrt 1 Mark,
   10 Fahrscheine mit der oben angegebenen Berechtigung zum einmaligen Wagenwechsel 1 Mark.

Während die Stadtgemeinde mit Ausnahme der Hufenstrecken bei ihrer Tarifierung eigentlich allein auf die Rentabilität ihres Unternehmens zu sehen hatte, war die Königsberger Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft mit Ausnahme weniger Linien vollständig von den Konkurrenzpreisen der städtischen Straßenbahn abhängig. Diese hat aber, wie später noch ausführlicher nachgewiesen wird, mit allen Mitteln darauf hin gearbeitet, besonders durch außerordentliche Bevorzugung der Hufen-Vororte in den Fahrpreisen, das private Unternehmen der Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft aufzusaugen. Infolge dieser Rücksichtnahme auf die Konkurrenz konnten die Fahrpreis-

einnahmen keine befriedigenden finanziellen Ergebnisse abwerfen, zumal die Hufen-Vororte damals erst im Entstehen begriffen waren, und die Entfestigung noch nicht begonnen hatte.

Im Jahre 1900 hatte die Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die Elektrisierung ihres Unternehmens durchgeführt. Dadurch war natürlich auch eine Tarifänderung notwendig geworden, namentlich, da ihr nur die Hufenvororte für den elektrischen Betrieb verblieben. Bei der Festsetzung der Fahrpreise mußte sie sich ganz und gar nach den in Betracht kommenden Preisen der Stadtgemeinde richten. Auf allen Hufenlienien galt der 10 Pfennig-Einheitstarif. Nur die gegen 7 Kilometer lange Strecke nach dem Stadtwalde Juditten war in folgende Teilstrecken eingeteilt:

Strecke	Preis
Poststraße—Juditten	20 Pfennige
Poststraße—Lawsken Juditten—Luisenhöh	15 Pfennige
Poststraße—Amalienau Luisenhöh—Lawsken Juditten—Ratshof	10 Pfennige.

Für die Besucher des Juditter Stadtwaldes wurden aber Rückfahrscheine zu 30 Pfennigen ausgegeben, gültig zur Rückfahrt nur am Tage der Lösung.

Auch die Abonnementspreise waren sehr niedrig. Eine Monatskarte für alle Strecken kostete 7,50 Mark, für alle Hufenstrecken 5 Mark; Schülerkarten, gültig für 4 Fahrten täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, wurden mit 3 Mark für den Monat berechnet.

Im Anschluß an das Vorgehen der Stadtgemeinde vom Frühjahre 1903 erhöhte die Gesellschaft die Preise der Hufenmonatskarten von 5 auf 6 Mark. Eine nochmalige Preissteigerung, die sie gleichzeitig mit der Stadtgemeinde infolge der Einführung der Fahrkartensteuer

versuchte, mußte sie mit Rücksicht auf die erfolgreiche Konkurrenz der städtischen Straßenbahn wieder fallen lassen.

Aber auch das finanzielle Ergebnis der städtischen Straßenbahn war durchaus ungünstig. Der Tarif vom 9. September 1901 hatte vollständig versagt: die Verluste waren nicht geschwunden, sondern hatten sich noch um vieles vermehrt. Die Ursachen dieses Mißerfolges sind vor allem in den zu niedrigen Fahrpreisen zu suchen. Neben den billgen Abonnementssätzen konnte man bei dem bestehenden Tarife 5 Kilometer und mehr für 10, im Abonnement sogar für $8^1/_3$ Pfennige fahren, was eine Einnahme ven 2 respektive $1^2/_3$ Pfennige für den Kilometer bedeutete. Bei einmaligem Wagenwechsel war es sogar möglich, über 8 Kilometer für 15, respektive 10 Pfennige im Abonnement zu fahren, was in diesem Falle einer Kilometereinnahme von 1—2 Pfennigen entsprechen würde.

Noch manche andere Gründe trugen zur Unrentabilität des städtischen Straßenbahnunternehmens bei. Infolge des raschen Ausbaues des Bahnnetzes mußten unter den städtischen Linien auch solche sein, die besonders in den ersten Jahren unrentabel, zum mindesten wenig rentabel waren. Denn es ist eine Erfahrung, die man in allen Städten bei der Anlage von Straßenbahnen gemacht hat, daß neuerbaute Linien anfangs vom Publikum nicht genügend benutzt werden, sondern sich erst allmählich den entsprechenden Verkehr heranziehen. Dazu kam, daß die Stadtgemeinde aus kommunalen Rücksichten Bahnen bis zu den äußersten Stadtgrenzen, ja darüber hinaus, gebaut hatte. An den Enden solcher Linien ist der Verkehr erfahrungsgemäß immer ein schwacher, wodurch das Gesamtergebnis nicht unerheblich beeinflußt wird. Daß allen diesen Nachteilen nur eine

gründliche Tarifreform abhelfen konnte, darüber herrschte in den städtischen Körperschaften nur eine Meinung, allein über die Art konnte man sich nicht einigen. Nach eingehenden Beratungen wurde beschlossen, von dem 10 Pfennig-Einheitstarif endgültig abzusehen und den Fahrpreis nach den Vororten auf 15 Pfennige zu erhöhen. Des weiteren wurde die Zahl der in den Fahrscheinheften enthaltenen Fahrscheine von 12 auf 11 für die einfache Fahrt und von 10 auf 8 für die Fahrt mit Umsteigeberechtigung verringert, so daß der Fahrpreis für die einfache Fahrt im Abonnement auf 9,1, für die mit Umsteigeberechtigung auf 12,5 Pfennige zu stehen kam. Vor allem aber sah die Direktion die Notwendigkeit einer Zeitkartenreform ein und ließ bei ihnen eine Erhöhung von durchschnittlich 20 Prozent eintreten. Angeblich mit Rücksicht auf die Konkurrenz waren diese, wie schon erwähnt, bisher niedriger als in allen anderen Städten Deutschlands gewesen. Nur die Preise der Schülerkarten blieben unverändert; ihre Gültigkeit wurde aber bis 7 Uhr abends beschränkt.

Mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Königsberger Straßenbahn - Aktiengesellschaft fand diese Tarifreform auf die Hufen nur teilweise Anwendung. Um die Hufenbewohner zur Benutzung der städtischen Straßenbahn anzureizen, wurde die Erhöhung auf 15 Pfennige für diesen Vorort nicht eingeführt. sondern es blieben die alten Fahrpreise bestehen. Außerdem verband man gerade die verkehrsreichsten Stadtteile mit den Hufen, während die Wagen der Straßenbahn-Aktiengesellschaft für den gleichen Preis nur bis zur Poststraße fahren durften.

Von dem neuen Tarife sollen hier nur die Preise für die Zeitkarten folgen:

1. Abonnementskarten für eine bestimmte Strecke:
   - für einen Kalendermonat 7 Mark
   - für drei Monate . . . . 18 „
   - für zwölf Monate . . . 55 „
2. Abonnementskarten für alle Strecken:
   - für einen Kalendermonat 9 Mark
   - für drei Monate . . . . 24 „
   - für zwölf Monate . . . 85 „
3. Abonnementskarten für Schüler, gültig bis 7 Uhr abends zur beliebigen Fahrt auf allen städtischen Linien, mit Ausschluß der Benutzung an den Sonn- und Feiertagen:
   - für einen Kalendermonat 3 Mark.

Für das Publikum konnte der neue Tarif als ziemlich vorteilhaft bezeichnet werden; denn für sämtliche Stadtlinien und für die Hufenvororte blieb der 10 Pfennig-Einheitstarif bestehen, und nur für die übrigen Vororte wurde ein Teilstreckentarif eingeführt. Der Straßenbahnverwaltung brachte dieser Tarif jedoch nicht die gehofften Erfolge; vielmehr sah sich die Direktion schon bald von neuem genötigt, eine Fahrpreiserhöhung vorzunehmen, besonders, da auch der Versuch, die Wagenfolge einzuschränken, keine Besserung gebracht hatte. Die Gelegenheit dazu gab die Einführung der Fahrkartensteuer im Jahre 1906. Da diese nur die Zeitkarten traf, diese aber immer noch sehr niedrig waren, so wurden folgerichtig auch nur diese erhöht, und zwar die Monatsstreckenkarten auf 8 Mark, und die Monatsnetzkarten auf 12 Mark, wobei jede Verbilligung für Vierteljahres- und Jahreskarten in Fortfall kam. Die durchgreifendste Änderung jedoch brachte das Jahr 1909. Nach der Übernahme des Unternehmens der Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft wurde eine Tarifreform von Grund aus vorgenommen, und zwar waren besonders folgende Gründe

dafür maßgebend. Bei der Festsetzung der Fahrpreise für die ersten Strecken hatte die Stadtverwaltung den Grundsatz befolgt: Je billiger der Fahrpreis, desto stärker der Verkehr, desto größer auch die Rentabilität. Daher hatte sie durchweg den 10 Pfennig-Einheitstarif eingeführt. Eine erhöhte Frequenz trat auch tatsächlich ein, wie aus dem statistischen Teile ersichtlich ist; dagegen gingen die Kilometereinnahmen mit jedem Jahre zurück. Um dieses ständige Zurückgehen der Kilometereinnahmen zu verhindern, entschloß man sich zu den bisher erwähnten Tariferhöhungen. Denn die städtischen Behörden gingen von der Ansicht aus, daß man bei einem der allgemeinen Wohlfahrt der Bürger dienenden Unternehmen in städtischer Regie zwar von einem Überschusse für den Stadtsäckel absehen könne, aber doch verlangen müsse, daß die städtische Straßenbahn sich zum mindesten selbst unterhalte. Dieses Ziel zu erreichen, war der Stadtverwaltung aber trotz aller angewandten Mittel bisher nicht gelungen. Wenn auch infolge der vielen Tarifreformen die Kilometereinnahmen in den letzten Jahren wieder gestiegen waren, war doch zu berücksichtigen, daß den erhöhten Einnahmen auch erhöhte Betriebsausgaben gegenüberstanden. Denn die Anlage verschleißte schnell und erforderte mit jedem Jahre mehr Unterhaltungskosten; außerdem wuchsen die Löhne der Angestellten von Jahr zu Jahr. Eine Ersparnis im Betriebe herbeizuführen, war auch nicht gut möglich, da schon überall die äußerste Einschränkung erfolgt war. Als einziges Mittel, das Unternehmen rentabel zu machen, blieb also nur eine abermalige gründliche Tarifreform übrig, bei der natürlich die Fahrpreise wieder erhöht werden mußten. Eine geeignete Gelegenheit dazu bot die Erwerbung des privaten Konkurrenz-Unternehmens im Juni 1909.

Der neue Tarif trat am 1. Juli 1909 im Kraft. Seine wesentlichsten Punkte waren folgende:

Innerhalb der Stadtwälle blieb der 10 Pfennig-Einheitstarif bestehen; nur die Fahrscheine mit Umsteigebrechtigung wurden ganz abgeschafft. Für die längsten Außenlinien wurde der 20 Pfennig-Tarif neu eingeführt. Die 10 Pfennig-Teilstrecken von außerhalb nach dem Stadtinnern wurden fast durchweg verkürzt und dafür eine Menge neuer Teilstrecken zu 15 Pfennigen eingerichtet. Der Fahrpreis für die Nachtwagen und nach dem Juditter Stadtwalde wurde von 20 auf 25 Pfennige erhöht. Die Rückfahrkarten nach Juditten zum Preise von 30 Pfennigen blieben zwar bestehen, ihre Gültigkeit wurde aber allein auf die Richtung von der Stadt und an den Wochentagen nur auf die Nachmittage beschränkt.

Die Zeitkarten hatten eine Änderung nur insoweit erfahren, als die Streckenkarten für 8 Mark nur noch für Linien bis zu 5 Kilometer verausgabt wurden; für längere Entfernungen wurde eine neue Streckenkarte für den Preis von 10 Mark eingeführt.

Nach diesem Tarife galt also in ganz Königsberg innerhalb der Stadtumwallung der 10 Pfennig-Einheitstarif; auch war es möglich, für 10 Pfennige vom Innern der Stadt bis zu einem gewissen Teilstreckenpunkte außerhalb der Stadtumwallung zu fahren. Für die Vororte aber bedeutete dieser Tarif eine große Verteuerung der Fahrpeise. Infolgedessen erhob sich wegen dieser Preiserhöhung große Unzufriedenheit unter dem Publikum, welche die finanziellen Resultate in den ersten Monaten arg beeinflußte, da sich die Einwohner durch die erhöhten Preise zunächst von der Benutzung der Bahn abhalten ließen. Bald aber wurde der Verkehr auf der Straßenbahn wieder der alte, wozu kleine Verbesserungen bei

der Einteilung der Teilstrecken, durch die man den Wünschen des Publikums entgegenkam, viel beitrugen.

Wenn auch die Kilometereinnahmen für dieses Betriebsjahr eine Höhe (35,53 Pf.) erreicht hatten, wie sie seit dem ersten Betriebsjahre nicht mehr vorgekommen war, so hatte trotzdem selbst diese Reform den erhofften Erfolg nicht erzielt, so daß die Stadtgemeinde nach wie vor mit Verlusten arbeitete. Um sich dieser Sorge zu entledigen, verpachtete die Stadt am 1. Oktober 1910 das gesamte Unternehmen an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, die am 22. Dezember desselben Jahres alle ihre Rechte und Pflichten an die „Elekrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ (E. S. K. A.) abtrat.

Obwohl unter der Verwaltung der Gesellschaft der bestehende Tarif im allgemeinen beibehalten wurde, und nur einige unwesentlichen Ermäßigungen erfuhr, erzielte die Gesellschaft schon im ersten Jahre einen recht nennenswerten Überschuß, der mit jedem Jahre zunahm. Eine eingehende Darlegung der Ursachen zu geben, wie es möglich war, daß die Gesellschaft sich in den gleichen Verhältnissen der Stadt so bedeutend überlegen zeigte, ist wegen der zu kurzen Dauer der Pachtzeit noch nicht gut möglich und muß der Beurteilung einer späteren Zeit vorbehalten bleiben.

Zu dem bestehenden Tarife hat die Gesellschaft nur eine wesentliche Neuerung hinzugefügt, nämlich die Einführung von unpersönlichen Netzkarten. Sie gibt für Angestellte von Behörden, Hotels und Geschäften Monatskarten zum Preise von 18 Mark aus, die auf allen Linien Gültigkeit besitzen. Diese Abonnements haben keine Beschränkung auf eine bestimmt benannte Person, sondern die Karten werden auf den Namen der Behörde oder Firma für einen mit der Diensteigenschaft zu bezeichnenden Angestellten, wie Boten, Hoteldiener, Faktor ausgestellt. Die Behörde oder Firma kann die Karte einem jeden mit solcher Diensteigenschaft Betrauten zur Legitimation aushändigen. Nur eine Bedingung ist daran geknüpft, daß der Inhaber durch eine Uniform, eine Dienstmütze oder ein anderes sichtbar getragenes Dienstabzeichen als solcher Angestellter auch äußerlich kenntlich ist. Solange er dieses Kennzeichen trägt und sich im Besitze der Karte befindet, ist er zur unbeschränkten Fahrt auf allen Strecken befugt. Die Karte kann aber sofort eingezogen werden, falls sie von einem Unberechtigten, einem Angestellten ohne Dienstabzeichen oder zur gleichzeitigen Fahrt von zwei oder mehreren Angestellten benutzt wird.

Unter der Verwaltung der E. S. K. A. hat die städtische Straßenbahn die lange vergebens erstrebte Rentabilität erlangt; für die Pächterin hat der neue Tarif also die günstigsten Resultate ergeben. Aber jede Straßenbahn hat auch in sozialpolitischer Hinsicht Anforderungen zu erfüllen, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden will; ein Tarif kann nur dann als ein wirklich guter bezeichnet werden, wenn er auch diese Frage genügend berücksichtigt. Daß der Tarif im ganzen für die Fahrgäste kein ungünstiger genannt werden kann, beweist wohl am besten die von Jahr zu Jahr zunehmende Frequenz. Die Hauptvergünstigungen, die er dem häufig fahrenden Publikum bietet, sind die Zeitkarten. Wenn bei deren Preisfestsetzung auch der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung festgehalten ist, so sind die für sie normierten Sätze von 8, 10, höchstens 12 Mark doch immerhin mäßig und für die Abonnenten vorteilhaft. Eine für die Volkswohlfahrt äußerst wohltätige Einrichtung ist die Ausgabe billiger Schülerkarten; sie ermöglichen den Kindern den Besuch auch von ihrer

Wohnung entfernter Schulen, ohne den Eltern zu große Kosten aufzuerlegen. Für monatlich 3 Mark können die Schüler ohne Einschränkung das ganze Straßenbahnnetz befahren; erst abends um 7 Uhr verlieren die Karten ihre Gültigkeit. Eine erhebliche Erleichterung, besonders für die handeltreibenden Bevölkerungskreise, ist ferner die Verabfolgung unpersönlicher Zeitkarten für das Anderthalbfache des Satzes der Vollkarten. Dadurch ist erreicht, daß ein Geschäftsherr seine sämtlichen Angestellten auf solche Karten fahren lassen kann. Alle Verbilligungen der Zeitkarten bei Vierteljahres- oder Jahresabonnements sind in dem neuen Tarife mit Recht fallen gelassen, da sie nur den wirtschaftlich Starken zu gute kommen würden.

Jedenfalls ist aus den angeführten Bestimmungen des Tarifs klar ersichtlich, daß die Straßenbahnverwaltung nach Kräften bestrebt ist, die soziale Forderung, daß die Straßenbahn an ihrem Teile an der Dezentralisation der Großstadtbevölkerung mitzuarbeiten habe, zu erfüllen. Wenn sie auch nicht, wie andere Großstädte, billige Arbeiterkarten eingeführt hat, so liegt dies wohl hauptsächlich daran, daß Königsberg keine Industriestadt ist, und daß sich die Ausgabe solcher Karten noch nicht als notwendig herausgestellt hat. Sollte die Zukunft eine bedeutende Vermehrung der Industrietätigkeit für die Hauptstadt des preußischen Ostens erbringen, so wird die Straßenbahnverwaltung nicht umhin können, auch diese soziale Aufgabe irgendwie zu lösen, und es ist nach den bisherigen Erfahrungen mit Bestimmtheit zu erwarten, daß sich die Gesellschaft alsdann dieser Anforderung nicht entziehen wird.

IV. Die Lage der Angestellten bei der Königsberger Straßenbahn.

Die Königsberger Straßenbahnen gehören seit dem 1. Juli 1909 in ihrer Gesamtheit der Stadtgemeinde Königsberg. Diese verpachtete sie am 22. Dezember 1910 auf 30 Jahre zusammen mit dem Elektrizitätswerk an die „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ zu Königsberg i. Pr. Bis zum 1. Juli 1909 betrieb neben der Stadtgemeinde, die den Betrieb elektrischer Straßenbahnen am 31. Mai 1895 aufgenommen hatte, eine Straßenbahn-Aktiengesellschaft mehrere Straßenbahnlinien, und zwar vom 26. Mai 1881 bis zum 18. Juni 1901 als Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, dann nach der Umwandlung der Pferde-Zugkraft in elektrische als Königsberger Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Seit die Straßenbahnen mit Elektrizität betrieben werden, hat sich die Lage der Angestellten im allgemeinen gebessert. Da das private Unternehmen später ebenfalls in das Eigentum der Stadtgemeinde überging, so soll hier von einer Behandlung der Angestellten der Privatgesellschaft abgesehen werden, zumal die Abweichungen sehr gering waren. Vielmehr soll hier nur die Lage der Angestellten der städtischen Straßenbahn vor und nach ihrer Verpachtung an die „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ folgen.

Die Angestellten der Straßenbahn teilt man am besten in Büro- und Werkstättenpersonal auf der einen

und in Fahr- und Streckenpersonal auf der anderen Seite ein. Bei dem Büro- und Werkstättenpersonal treten spezielle Berufszüge in den Arbeits- und Lohnbedingungen nicht hervor. Dagegen kommen die Eigentümlichkeiten des Straßenbahnwesens bei dem Fahr- und Streckenpersonal am charakteristischsten zum Ausdruck. Da die Wagenführer und Schaffner den Hauptbestand des Straßenbahnpersonals ausmachen, so soll im folgenden hauptsächlich ihre Lage behandelt werden.

Zum Fahrpersonal werden nur Leute mit gesundem Gesichts- und Gehörvermögen zugelassen, die zuverlässig, gut beleumundet und nicht wegen ehrenrühriger Handlungen (Diebstahl, Betrug usw.) vorbestraft sind.

Die Straßenbahndirektion ist verpflichtet, die neu eingestellten Personen dem Oberpräsidium, dem Polizeipräsidium und der Eisenbahndirektion namhaft zu machen. Die Aspiranten müssen in den ersten Tagen unter Anweisung eines gelernten Führers Fahrdienst verrichten und dann zur Erlangung der Qualifikation als Wagenführer das Führerexamen ablegen. Nach einem gut verlaufenen Probejahre werden sie dann endgültig angestellt. Jeder Schaffner muß gelernter Wagenführer sein. Bei der Anstellung gehen die Wagenführer und Schaffner mit der Straßenbahndirektion einen gedruckt vorliegenden Vertrag ein. Diesen müssen die Angestellten anerkennen, unterschreiben und der Direktion abliefern. Sie selbst erhalten ein zweites Exemplar nicht ausgehändigt.

In diesem Vertrage wird das Fahrpersonal verpflichtet, allen dienstlichen Anordnungen der Vorgesetzten unbedingt Folge zu leisten, den Dienst gewissenhaft wahrzunehmen und dabei die Dienstanweisung, die Polizeiverordnung über den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen, sowie die sonstigen Betriebsvorschriften

genau zu beachten. Glaubt jemand, daß die dienstliche Anordnung eines Vorgesetzten im Widerspruche mit den genannten Anweisungen und Verordnungen steht, so hat er zunächst der Anordnung des Vorgesetzten Folge zu geben und nach Beendigung des Dienstes Meldung zu erstatten.

Ferner ist das Fahrpersonal außer zum Dienste im Fahrbetrieb auch zu anderen Arbeiten und Verrichtungen im Betriebe der Straßenbahnen verpflichtet. Wer zu Arbeiten im Depot oder Werkstättenbetrieb abgeordnet wird, untersteht den entsprechenden Bestimmungen der Arbeitsordnung, von denen daher auch das Fahrpersonal Kenntnis zu nehmen hat. Das Dienstverhältnis kann im ersten Jahre beiderseitig mit achttägiger Frist gekündigt werden. Bei guter Führung wird die Kündigungsfrist nach einem Jahre auf 14 Tage, nach weiteren 3 Jahren auf 8 Wochen und nach 10jähriger Dienstzeit auf 3 Monate verlängert. Die längeren Fristen werden beiderseits schriftlich anerkannt.

Im Banne des Betriebes dürfen weder religiöse, politische oder gewerkschaftliche Agitationen betrieben, noch ohne Genehmigung der Direktion Sammlungen veranstaltet oder Beiträge einkassiert werden. Im Übertretungsfalle ist die Direktion zur sofortigen Entlassung berechtigt. Das gleiche Recht steht ihr gegen den Angestellten zu, der einen anderen im Betriebe Tätigen zu dem Zwecke, ihn zur Mitgliedschaft einer religiösen, politischen oder gewerkschaftlichen Aktion zu bestimmen oder von der Arbeit abzuhalten, mit Mißhandlung oder wirtschaftlichen Nachteilen bedroht.

Das Fahrpersonal muß sich ausdrücklich verpflichten, dieses Verbot nicht zu übertreten.

Ferner kann von der Direktion ohne Kündigungsfrist entlassen werden:

1. wer ohne stichhaltigen Grund sich weigert, den Dienst zu tun, zu dem er auf Grund des Dienstvertrages bestellt wird, oder wer seinen Posten verläßt, bevor der Betrieb beendet ist oder die Ablösung den Dienst übernommen hat;
2. wer durch eine grobe Fahrlässigkeit den öffentlichen Verkehr gefährdet;
3. wer bei Abschluß des Dienstvertrages die Verwaltung durch Vorlegung falscher oder gefälschter Zeugnisse getäuscht hat;
4. wer sich eines Vergehens oder Verbrechens schuldig macht;
5. wer nach dem Ermessen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde als technisch zuverlässig nicht anzusehen ist.

Vernachlässigungen des Dienstes werden streng bestraft. Die Verwaltung ist befugt, für grobe Verfehlungen im Dienste ein Strafgeld bis zur Höhe von einer Mark für jeden einzelnen Fall festzusetzen. Bei wiederholten Verfehlungen bleibt es der Direktion vorbehalten, das Strafmaß zu erhöhen. Die Strafgelder werden vom Lohne einbehalten. Bis zum 26. September 1903 wurden sie an die Krankenkasse abgeführt; von diesem Termine ab fließen sie auf Beschluß der Straßenbahn-Deputation, entsprechend dem Vorschlage der Direktion, einem neu gebildeten, besonderen Unterstützungsfonds für die Angestellten der städtischen elektrischen Straßenbahn zu.

Als Haftung für die pünktliche und gewissenhafte Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen, ebenso für alle selbst verschuldeten Verluste und Schäden an den ihm anvertrauten Dienstkleidern, Ausrüstungsgegenständen, Betriebsmitteln, Geld- und Fahrschein-Beständen ist vom Führer eine Kaution von 100 Mark, vom

Schaffner eine solche von 150 Mark zu hinterlegen. Wird die Kaution ganz oder zum Teil in Anspruch genommen, so ist sie unverzüglich auf den vollen Betrag aufzufüllen, wobei Teilzahlungen gewährt werden können.

Von den Schaffnern ist die Tageseinnahme zu der festgesetzten Zeit auf der Kasse unter Rechnungslegung abzuliefern. Ein Fehlbetrag ist spätestens innerhalb 24 Stunden zu begleichen, widrigenfalls die Kaution in Anspruch genommen wird.

Die Dauer und der Wechsel des Dienstes sowie die dienstfreie Zeit ergeben sich aus dem „Allgemeinen Dienstplan“, von dem das Fahrpersonal Kenntnis zu nehmen hat. Doch bleibt es der Direktion vorbehalten, diesen Dienstplan jederzeit nach eigenem Ermessen ohne weiteres durch einen anderen zu ersetzen, wenn dadurch die Zahl der Dienststunden im Monat nicht wesentlich erhöht wird. Auch in der dienstfreien Zeit ist das Fahrpersonal zu Dienstleistungen verpflichtet, die von der Betriebsleitung im Bedarfsfalle angeordnet werden.

Zum ersten Male wurde der „Allgemeine Dienstplan“ am 23. Mai 1902 zu Gunsten der Angestellten umgeändert. Der alte Dienstplan ergab für Wagenführer und Schaffner unter Einrechnung der freien aber mitbezahlten Tage eine durchschnittliche Dienstzeit von 11,4 Stunden; auch folgten 2 Tage mit besonders schwerem Dienst unmittelbar aufeinander. Dieser Übelstand wurde in dem neuen Dienstplan vermieden, und die durchschnittliche Dienstzeit wurde auf 10,6 Stunden ermäßigt. Die Dienstzeit wechselte jetzt in einem Turnus von 25 Tagen, wie folgt:

1. Tag: 8 Stunden Frühdienst und Ablösungsdienst in der Mittagszeit.

2. Tag: 15 Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
3. Tag: 12 Stunden, von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Schlusse des Betriebes.
4. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
5. Tag: 15 Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
6. Tag: 12 Stunden von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Schlusse des Betriebes.
7. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
8. Tag: $15^1/_2$ Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit 2 Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
9. Tag: Frei.
10. Tag: 15 Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
11. Tag: 12 Stunden von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Ende des Betriebes.
12. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
13. Tag: 15 Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
14. Tag: 12 Stunden von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Schlusse des Betriebes.
15. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
16. Tag: $15^1/_2$ Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit 2 Stunden Ablösung in der Mittagszeit.

17. Tag: Frei.
18. Tag: 15 Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
19. Tag: 12 Stunden von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Schlusse des Betriebes.
20. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
21. Tag: 15 Stunden vom Beginne des Betriebes bis zum Schlusse des Betriebes mit $2^1/_2$ Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
22. Tag: 12 Stunden von $11^1/_2$ Uhr mittags bis zum Schlusse des Betriebes.
23. Tag: 8 Stunden vom Beginne des Betriebes bis 2 Uhr nachmittags.
24. Tag: $15^1/_2$ Stunden vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes mit 2 Stunden Ablösung in der Mittagszeit.
25. Tag: Frei.

Eine weitere Erleichterung des Dienstes trat am 5. Juni 1905 ein. Es wurde ein neuer Dienstplan geschaffen, bei dem die durchschnittliche Dienstzeit bei Einrechnung der freien Tage von 10,6 auf 9,7 Stunden für den Tag, also beinahe um 10 Prozent reduziert wurde.

Der tägliche Dienst wird dem Personal durch einen Sonderdienstplan bekannt gegeben; niemand darf aber seinen Posten verlassen, bevor nicht die Ablösung den Dienst übernommen hat oder der Betrieb beendet ist. Bei Arbeiten im Depot- oder Werkstättenbetrieb treten an die Stelle der durch den Dienstplan festgesetzten Dienstdauer die in der Arbeitsordnung angegebenen Schichten.

Übersicht über sämtliche bei der städtischen Straßenbahn beschäftigten Personen:

Art der Anstellung:	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Leitende Beamte, Büro- u. Betriebsbeamte	8	9	13	13	14	16	16	16	17	18	21	18	15
Betriebs- und Strecken-Kontrolleure	5	6	10	9	10	10	9	9	10	10	11	11	10
Wagenführer	55	56	124	140	136	142	149	164	162	178	195	202	239
Schaffner	58	57	124	140	136	142	142	153	150	165	180	182	252
Werkstättenarbeiter	76	98	152	134	99	102	94	93	99	100	96	92	99
Sonstige ständige Arbeiter	—	—	—	30	35	81	37	46	50	62	91	58	59

Bei der städtischen Straßenbahn betrug das Anfangsgehalt eines Oberkontrolleurs 1800 Mark. An Alterszulagen wurden nach dem 3. und 6. Dienstjahre je 300 Mark, nach dem 9., 12., 15. und 18. Dienstjahre je 200 Mark gezahlt bis zum Höchstbetrage des Gehaltes von 3200 Mark.

Bei den Kontrolleuren betrug das Anfangsgehalt 1440 Mark. Sie erhielten jedesmal nach dem 3. Dienstjahre eine Alterszulage von 120 Mark bis zum Höchstbetrage des Gehaltes von 2040 Mark.

Die Schaffner erhielten folgenden Tageslohn als Entgelt für ihre Dienstleistungen:

Im Probejahre	2,50 Mark	für den Tag.
im 1. Dienstjahre . . .	2,75 "	
nach dem 3. Dienstjahre .	3,— "	
nach dem 6. Dienstjahre .	3,25 "	
nach dem 9. Dienstjahre .	3,50 "	
nach dem 12. Dienstjahre	3,75 "	
nach dem 15. Dienstjahre	4,— "	

Daneben wird bei den Schaffnern auf eine regelmäßige Trinkgeldeinnahme gerechnet.

Die Wagenführer wurden nach derselben Lohnordnung bezahlt; nur erhielten sie noch eine Zulage von 25 Pf. für den Tag.

Jeder Feiertag, der auf einen Wochentag fiel, wurde dem Fahrpersonal doppelt bezahlt.

Außerdem wird für den Fahrdienst von der Verwaltung unentgeltlich Dienstkleidung geliefert. Sie ist im Fahrdienst zu tragen, sauber zu halten und nach Möglichkeit zu schonen. Die Reinigung, insbesondere das Waschen des Drillichzeuges und kleine Ausbesserungen, muß der Inhaber der Dienstkleidung selbst besorgen, ohne daß ihm dafür eine besondere Vergütung zusteht. Größere Ausbesserungen besorgt die Verwaltung auf ihre Kosten. Ausrangierte Stücke müssen der Verwaltung zurückgeliefert werden.

Seit dem Jahre 1908 werden die Uniformen und Schuhe für das Personal sowie die Reparaturen in eigener Werkstatt hergestellt. Diese befindet sich in dem Depot Cosse. Zur Arbeit werden Schaffner und Wagenführer, die sich außerdem zur Reserveleistung auf dem Depot bereit halten müssen, verwendet. Selbstverständlich können aus dem Fahrpersonal nur gelernte Schneider oder Schuhmacher zu dieser Arbeit herangezogen werden; deshalb werden bei der Einstellung zum Fahrdienste solche Handwerker gerne berücksichtigt. Ihre Leistungen werden ihnen besonders vergütet.

Urlaub wird, soweit es der Dienst erlaubt, dem Fahrpersonal auf sein Ansuchen gewährt, aber ohne Weiterzahlung des Lohnes. Am 6 Januar 1906 beschloß die Verwaltung, allen Angestellten, die bereits über 5 Jahre im Straßenbahnbetriebe tätig gewesen waren, einen jähr-

lichen Urlaub von 5—8 Tagen bei voller Lohnzahlung zu bewilligen.

Am 1. Juli 1909 ging auch das private Straßenbahnunternehmen in städtischen Besitz über. Da von diesem Zeitpunkte ab das gesamte Fahrpersonal von der Stadtverwaltung bezahlt wurde, mag, um eine genaue Darstellung der Lage des Fahrpersonals zu geben, eine Übersicht über die Gehaltsverhältnisse des Fahrpersonals bei den anderen städtischen Straßenbahnunternehmen in Deutschland folgen. Die Angaben der einzelnen Kommunen sind aus dem Jahre 1909 und der Einheit halber, da in Königsberg der Lohn nach Tagen bezahlt wird, in Tagessätzen gegeben. Infolge dieser Umrechnung sind die Tages-Lohnangaben wöchentlich respektive monatlich zahlender Gemeinden in den Pfennigstellen nicht immer ganz genau. Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß Königsberg mit seinen Lohnsätzen zwar hinter den dicht bevölkerten Industrieorten des deutschen Westens und den verkehrsreichen Städten Süddeutschlands zurückbleibt, daß es aber im ganzen deutschen Osten an erster Stelle steht und an Höhe der Gehälter seiner Straßenbahnangestellten selbst größere Städte wie Breslau übertrifft. (Siehe Tab. S. 174—177).

Eine Verbesserung der Lohnverhältnisse des Fahrpersonals trat ein, als am 22. Dezember 1910 die „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ das gesamte Straßenbahnunternehmen in Pacht nahm. Von der Gesellschaft wurden die Dienstleistungen gemäß der nachstehenden Lohnordnung vergütet:

I. Der Tagessatz beträgt:

im 1. Dienstjahre	2,75	Mark
„ 2. „	2,80	„
„ 3. „	2,90	„
„ 4. „	3,—	„

im 5. Dienstjahre	3,10	Mark
„ 6. „	3,20	„
„ 7. „	3,30	„
„ 8. „	3,40	„
„ 9. „	3,50	„
„ 10. „	3,60	„
„ 11. „	3,70	„
„ 12. „	3,80	„
„ 13. „	3,90	„
„ 14. „	4,—	„
„ 15. „	4,10	„
darüber hinaus	4,20	„

Die Wagenführer erhalten außerdem zu dem Tagessatze eine Fahrzulage von 50 Pfennigen für Tage, an denen sie Führerdienst leisten, jedoch nur einmal für den Tag. An Tagen, an denen der Lohn gezahlt wird, ohne daß der Führer Führerdienst leistet, erhält er eine Zulage von 25 Pfennigen zum Tagessatze, insbesondere

a) bei Erkrankungen, Beurlaubungen u. a., soweit eine Vergütung in solchen Fällen gewährt wird,
b) bei aushilfsweiser Verwendung eines Führers als Schaffner,
c) bei Arbeitsdienst in der Werkstatt.

Die Schaffner erhalten die Fahrzulage von 50 Pfennigen für Tage, an denen sie zum vollen Führerdienst herangezogen werden.

II. Die vorstehenden Löhne sind die Vergütung für den durch den „Allgemeinen Dienstplan“ festgesetzten Dienst. Dabei wird der Lohn auch für diejenigen Tage gezahlt, die nach dem „Allgemeinen Dienstplan“ dienstfrei sind.

III. Mehrleistungen werden stundenweise mit $^{1}/_{10}$ des Tagessatzes vergütet, vor Beginn und nach Schluß des fahrplanmäßigen Betriebes mit 25 Prozent Auf-

Lohnverhältnisse der Schaffner bei den kommunalen Straßenbahnen Deutschlands.

Lohnverhältnisse der Schaffner.

Städte	Anfangslohn (Probejahr)	Lohn im 1. Dienstjahre	Lohn im 4. Dienstjahre	Lohn im 7. Dienstjahre	Lohn im 10. Dienstjahre	Lohn im 13. Dienstjahre	Lohn im 16. Dienstjahre	Höchstbetrag des Lohnes	Zulagen zum Lohne	Freie Dienst-Kleidung	Dienstdauer einschließlich der Pausen	Wirkliche Dienstzeit	Bemerkungen
1. Barmen	3,35	3,35	3,45	3,75	4,00	4,30	4,50	4,50	—	ja	$12^h\ 52'$	10^h	—
2. Bonn	2,90	2,95	3,15	3,35	3,55	3,75	4,00	4,50	—	nein	14^h	10^h	—
3. Breslau	2,50	2,50	3,00	3,10	3,20	—	—	3,20	—	ja	nach den Betriebs- und Bauvorschriften		—
4. Cöln	2,50	3,30	3,60	3,90	4,20	4,50	—	4,50	—	nein	14^h	$9\frac{1}{2}^h$	—
5. Cöpenick	2,90	2,90	3,10	3,40	3,55	3,70	—	3,70	—	nein	10^h	10^h	—
6. Cottbus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Stelle nicht vorhanden
7. Crefeld	3,00	3,00	3,20	3,40	3,50	3,60	—	3,60	Teuerungszulagen: Verheiratete . 6 M. pro Monat Ledige . . . 3 M. pro Monat	ja	$11\frac{1}{2}$—16^h	10^h	—
8. Darmstadt . . .	2,75	3,00	3,40	3,80	4,00	4,40	—	4,40	—	ja	9—17^h	$9^h\ 52'$	—
9. Dortmund . . .	3,30	3,30	3,80	4,00	4,30	4,50	4,80	5,00	—	ja	11—16^h	$9\frac{1}{2}$—11^h	—
10. Dresden	2,75	3,00	3,30	3,50	3,65	3,90	4,10	4,55	—	ja im Werte von 60 M.	$12^h\ 40'$	$10^h\ 40'$	—
11. Düsseldorf . . .	3,50	3,50	4,10	4,40	4,70	5,00	—	5,00	—	nein	12—15^h	$9\frac{1}{2}$—10^h	—
12. Frankfurt a. M. .	3,80	3,80	3,85	4,00	4,30	4,50	4,65	4,80	Mietezuschuß pro Jahr nach Zahl der Kinder von 60—240 M. Schaffner in beamtenähnlichem Verhältnis 20 M. mehr. Bei Friedensübungen, Krankheit, Urlaub Lohnfortzahlung	ja	—	Werkt. $9^h\ 10'$ Sonnt. $9^h\ 03'$	—
13. Freiburg i. Breisgau	4,00	4,00	4,25	4,65	4,90	5,35	5,55	5,55	—	ja	—	$9^h\ 49'$	—
14. Halberstadt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nur an Sonntagen Stundenl. 35 Pf.
15. Karlsruhe . . .	3,60	3,60	3,90	4,45	4,70	5,30	5,55	5,80	Alterszulage pro Jahr 100 M. 5 Jahre nach Erreichung d. Höchstgehalt.	ja	14^h	$9^h\ 25'$	—
16. Königsberg i. Pr. .	2,50	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75	4,00	4,00	—	ja	—	$9\frac{1}{2}^h$	* Durchschnittl. einschließlich der freien Tage
17. Mainz	3,15	3,15	3,65	3,80	4,15	4,30	4,50	4,50	—	ja	8—15^h	$9^h\ 54'$	—
18. Mannheim . . .	3,60	3,60	3,85	4,30	4,55	5,00	5,25	5,50	—	ja	14—16^h	$9\frac{1}{2}^h$	—
19. Metz	3,50	3,50	3,80	4,15	4,30	4,65	5,00	5,00	—	ja	—	10^h	—
20. München	3,00	3,15	3,65	3,80	4,00	4,15	4,30	4,80	Dienstkleiderentschädigung: vom 1.— 5. Dienstjahre 20 M. vom 6.—10. Dienstjahre 25 M. vom 11. Dienstjahre . . 50 M.	siehe Lohnzulagen	14^h	9—10^h	—
21. München-Gladbach	2,65	2,65	2,85	3,00	3,20	3,35	3,50	3,50	—	ja	8—17^h	10^h	Jeden 11. Tag frei
22. Nürnberg . . .	3,00	3,00	3,30	3,50	3,65	3,80	4,00	4,00	—	nein	12—$12\frac{1}{2}^h$	$9\frac{3}{4}$—10^h	—
23. Oberhausen . . .	3,05	3,10	3,65	4,15	—	—	—	4,15	—	ja	$10^h 59'$—$15^h 35'$	$8^h 25'$—$10^h 56'$	—
24. Osnabrück . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Zahlkastensystem
25. Potsdam	2,80	2,80	3,15	3,35	3,50	—	—	3,50	—	ja	11—15^h	9—$11\frac{1}{2}^h$	—
26. Rheydt	2,65	2,65	2,80	3,00	3,20	3,35	3,50	3,50	—	ja	$12^h\ 15'$	$9^h\ 45'$	—
27. Trier	2,80	2,80	3,00	3,20	3,30	—	—	3,30	—	ja	$13^h\ 24'$	$9^h\ 08'$	—

Lohnverhältnisse der Wagenführer bei den kommunalen Straßenbahnen Deutschlands.

Lohnverhältnisse der Wagenführer.

Städte	Anfangslohn (Probejahr)	Lohn im 1. Dienstjahre	Lohn im 4. Dienstjahre	Lohn im 7. Dienstjahre	Lohn im 10. Dienstjahre	Lohn im 13. Dienstjahre	Lohn im 16. Dienstjahre	Höchstbetrag des Lohnes	Zulagen zum Lohne	Freie Dienstkleidung	Dienstdauer einschließlich der Pausen	Wirkliche Dienstzeit	Bemerkungen
1. Barmen	3,70	3,70	3,80	4,10	4,40	4.65	4,80	4,80	—	ja	12 h 52′	10 h	—
2. Bonn	3,30	3,30	3,80	3,90	4,20	4,50	4,80	4,80	—	nein	14 h	10 h	—
3. Breslau	2,50	2,50	3,00	3,10	3,20	—	—	3,20	Bis zu 2 Jahren 5 M. monatlich Bis zu 5 Jahren 10 M monatlich Nach 5 Jahren 15 M. monatlich	nein	nach den Betriebs- und Bauvorschriften		—
4. Cöln	3,00	3.80	4,10	4,40	4,70	5,00	—	5,00	—	nein	14 h	9½ h	—
5. Cöpenick	3,35	3,35	3,50	3 85	4,00	4,20	—	4 20	—	nein	—	10 h	—
6. Cottbus	2.80	2,80	3,00	3,20	3,30	3.50	3,65	3,65	Tantièmen v. ca. 40 M. pro Jahr	ja	10½ h	9 h	—
7. Crefeld	3.40	3,40	3,60	3,80	3,90	4,00	—	4,00	Teuerungszulage: Verheiratete . . 6 M. monatlich Ledige . . . . 3 M. monatlich	ja	—	10 h	—
8. Darmstadt . . .	2,75	3,00	3,40	3,80	4 00	4,40	—	4,40	—	ja	9—17 h	9 h 52′	Fahrbedienstete werden abwechslungsweise als Schaffn. u. Führ. verwendet,
9. Dortmund . . .	3,30	3,50	4 00	4,20	4,50	4,65	5,00	5,00	—	—	11—16 h	9½—11 h	2,50M. monatlich, wenn ohne Zusammenstoß
10. Dresden	2,75	3,00	3.30	3,50	3,65	3,85	4,10	4,55	120 M. Funktionszulage pro Jahr	ja im Werte von 60 M.	12 h 40′	10 h 40′	—
11. Düsseldorf . . .	4,00	4.00	4,60	4,90	5,20	5,50	5,80	6,00	—	nein	12—15 h	9½—10 h	—
12. Frankfurt a. M. .	3,80	3,80	3,85	4,20	4,50	4,65	4,80	5,00	Mietezuschuß pro Jahr nach Zahl der Kinder von 60—240 M. Bei Friedensübungen, Krankheit und Urlaub Fortbezahluug des Gehalts. Überstunden extra vergütet	ja	—	Werkt. 9 h 10′ Sonnt. 9 h 03′	—
13. Freiburg i. Breisgau	4,00	4.00	4,25	4.65	4,90	5,35	5,55	5,55	—	ja	—	9 h 49′	Dienstwohnung z. halben Mietspr.
14. Halberstadt . . .	3,00	3,00	3,25	3,40	3,60	—	—	3.60	—	nein	—	10—11 h	—
15. Karlsruhe . . .	3,05	3,30	3,90	4,45	4,70	5,30	5,55	5,80	5 M. monatlich 100 M. Alterszulage vom 24. Dienstjahre	ja	14 h	9 h 25′	—
16. Königsberg i. Pr. .	2,50	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75	4.00	4,00	Zulage von 25 Pf. pro Tag	ja	—	9½ h	* Durchschnittl. einschließlich der freien Tage.
17. Mainz	3,50	3,50	4 00	4,20	4,50	4,65	4,80	4,80	—	ja	8—15 h	9 h 54′	—
18. Mannheim . . .	3,60	3,60	3,85	4,30	4,55	5,00	5,25	5,50	120 M. Funktionszulage pro Jahr	ja	14—16 h	9½ h	—
19. Metz	3,65	3,65	4,20	4,50	4,65	5,00	5,30	5,30	—	ja	—	10 h	—
20. München	3,15	3,30	4,00	4,20	4,30	4,50	4,65	5,15	Dienstkleidungsentschädigung: vom 1.— 5. Dienstjahre 20 M. vom 6.—10. Dienstjahre 25 M. vom 11. Dienstjahre ab 50 M.	siehe Lohnzulagen	14 h	9—10 h	—
21. München-Gladbach	3,15	3,15	3,35	3,50	3,65	3,85	4,00	4,00	—	ja	8—17 h	10 h	Jeden 11. Tag frei.
22. Nürnberg . . .	3,15	3,15	3,65	4,00	4,15	4,30	4,50	4,50	—	nein	12—12½ h	9¾—10 h	—
23. Oberhausen . . .	3,10	3,10	3,65	4,15	—	—	—	4,15	—	ja	10 h 59′—15 h 35′	8 h 25′—10 h 56′	—
24. Osnabrück . . .	3,15	3,30	3,65	—	—	—	—	3,65	—	nein	11 h 24′	8 h 45′	—
25. Potsdam	3,30	3,30	3,65	3,85	4,00	—	—	4,00	—	ja	11—15½ h	9½—11½ h	—
26. Rheydt	3,15	3,15	3,35	3,50	3,65	3,80	4,00	4,00	—	ja	12 h 15′	9 h 45′	Ohne Zusammenstoß eine Prämie v. 20 M. pro Jahr
27. Trier	2,85	2,85	3,00	3,15	3,30	—	—	3,30	Zulage von 30 Pf. pro Tag	ja	13 h 24′	9 h 08′	—

schlag. Gerechnet wird die Zeit der wirklichen Dienstleistung; der Gang zur und von der Dienststelle bleibt außer Ansatz.

IV. Der fällige Lohn kommt für die Zeit vom 26. beziehungsweise 27. eines Monats bis zum 10. des nächsten Monats am 15. und für die Zeit vom 11. bis 25. beziehungsweise 26. eines Monats am letzten des Monats zur Auszahlung. Die Zahl der zu berechnenden Tage richtet sich nach der Zahl der Tage des Zahlenmonats. Diese Bestimmungen finden für den Monat Februar sinngemäße Anwendung. Fällt ein Zahltag auf einen Sonn- oder Feiertag, so wird am vorhergehenden Wochentage gelöhnt.

V. Die Alterszulagen erfolgen nur nach guter Führung und bewiesener Tüchtigkeit. Über die Gewährung entscheidet die Direktion; von einer Versagung wird dem Zurückgestellten so rechtzeitig Kenntnis gegeben, daß er zu dem Zeitpunkte der Vollendung der Dienstalterstufe kündigen kann.

VI. Das Dienstalter rechnet vom Beginne des auf den Eintrittstag folgenden Monats.

VII. Verheirateten, die für mindestens 2 eheliche oder den ehelichen Kindern gesetzlich gleichgestellte Kinder unter 14 Jahren zu sorgen haben und mindestens 3 Jahre ununterbrochen bei der „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ beschäftigt gewesen sind, wird folgende Familienzulage gewährt:

bei 2 Kindern . . .	6	Mark	monatlich.
bei 3 Kindern . . .	9	„	
bei 4 Kindern . . .	12	„	
bei 5 Kindern . . .	15	„	
bei 6 Kindern . . .	18	„	
bei 7 und mehr Kindern	21	„	

Verwitwete mit Kindern unter 14 Jahren werden wie Verheiratete behandelt. Das gleiche gilt für Geschiedene, denen der Unterhalt und die Erziehung von Kindern unter 14 Jahren obliegt. Für die Familienzulage kommen nur die jeweilig zu unterhaltenden Kinder in Betracht. Maßgebend ist die Zahl der Kinder am 1. eines jeden Monats. Im Laufe eines Monats eingetretene Veränderungen werden erst von Beginn des nächsten Monats ab berücksichtigt. Die Auszahlung der Familienzulage erfolgt monatlich nachträglich.

Das Fahrpersonal gehört der Krankenkasse der „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Königsberg, Aktiengesellschaft“ an.

Erholungsurlaub unter Weiterzahlung des Lohnes wird nach der jeweilig geltenden Urlaubsordnung nach freiem Ermessen der Direktion gewährt. Ein Anspruch besteht nicht. Eine Verpflichtung zur Zahlung des Lohnes in Fällen, in denen der Angestellte durch einen in seiner Person liegenden Grund von der Dienstleistung verhindert wird, besteht nicht. Soweit eine Fortzahlung des Lohnes gewährt wird, gelten die nachstehenden Bestimmungen:

1. Für die beiden ersten Tage kommt jede Lohnzahlung in Fortfall:
   a) bei Erkrankungen,
   b) in allen übrigen Fällen, sofern die Direktion nichts anderes bestimmt.
2. Für die folgenden Tage kann der Lohn unter Anrechnung der Beträge der Krankenkasse, der Unfall- und Invaliden-Versicherung oder anderer öffentlicher Kassen fortgezahlt werden, aber nur so, daß für jeden Monat ununterbrochener Dienstleistung

1 Tag gerechnet wird, und nur bis zum Höchstbetrage von 14 Tagen.

Nicht als Unterbrechung, jedoch als abzugsfähig ist anzusehen die Zeit der Dienstbehinderung durch einen von der Direktion gewährten Urlaub oder durch militärische Übungen.

Im November des Jahres 1911 trat die Organisationsleitung der Straßenbahner an die Direktion mit dem Ersuchen heran, die geltende Lohnordnung zu erhöhen und die eingeführte Dienstverteilung günstiger zu gestalten. Die Direktion verhielt sich diesem Verlangen gegenüber nicht ablehnend, sondern versprach, die Wünsche der Antragsteller nach Schluß des Geschäftsjahres und Abschluß des Jahresberichtes zu berücksichtigen. Am 8. Mai 1912 wurde den Straßenbahnern die anfänglich geforderte Lohnzulage von 20 Pfennigen für den Mann und den Tag auch zugestanden; die bezüglich der Dienstzeit gemachten Vorschläge sollten in einer Kommission, die aus Angestellten und der Direktion bestand, geordnet werden.

Da überreichte an demselben Tage die Königsberger Verbandsleitung des Deutschen Transportarbeiterverbandes, dem sich die große Mehrzahl der Straßenbahner unterdes angeschlossen hatte, der Direktion neue Forderungen der Angestellten. Hierin wurden für den Mann und den Tag 50 Pfennige Lohnzulage und bedeutende Dienstverkürzungen verlangt.

Die Gewährung dieser Forderungen hätte den Gesamtbetrieb mit 180000 Mark belastet und wurde daher von der Direktion abgelehnt; jedoch hielt sie ihr früheres Angebot, das ihrerseits einen Mehraufwand von 35000 Mark erforderte, aufrecht. Gleichfalls abgelehnt wurden alle das Koalitionsrecht betreffenden Ansprüche, besonders das Streikrecht ohne Einhaltung der Kündigungsfristen.

Weitere Verhandlungen wollte die Direktion nicht mit dem Transportarbeiterverbande führen, mit dem sie nichts zu tun habe, sondern mit dem Arbeiterausschuß der Straßenbahner, die ihr durch die bestehenden Verträge verpflichtet waren. Durch die gepflogenen Verhandlungen konnte indes keine Einigung erzielt werden, und deshalb wurde in einer in der Nacht zum 18. Mai abgehaltenen Versammlung der Straßenbahner einstimmig mit allen 467 Stimmen der sofortige Ausstand beschlossen.

Der Streik begann Sonnabend, den 18. Mai, acht Tage vor dem Pfingstfeste, dauerte genau drei Wochen und endete mit einer vollständigen Niederlage der Angestellten.

In den Einigungsverhandlungen, die durch Vermittelung des Königsberger Reichstagsabgeordneten Rechtsanwalt Haase zum Abschluß kamen, erreichten sie nichts weiter, als was ihnen in der Lohnfrage schon vor Beginn des Ausstandes zugestanden war, büßten dagegen in dem neuen Vertrage sehr erhebliche Vorteile, die sie besessen hatten, ein. Sie mußten sich in alle von der Direktion gestellten Bedingungen fügen. Am meisten verloren diejenigen Angestellten, welche die Gesellschaft von der Stadtverwaltung übernommen hatte. Ihnen durfte früher nur wegen eines „wichtigen Grundes“ gekündigt werden, sie waren pensionsberechtigt. In den neuen Vertrag ist keine dieser Bestimmungen aufgenommen worden. Alle mußten bis zum 1. Januar 1914 auf jeglichen Urlaub verzichten; auch fiel die doppelte Bezahlung für die Wochenfeiertage fort.

Am 8. Juni wurde die Arbeit von allen Wiedereingestellten dem neuen Vertrage gemäß überall aufgenommen.

Die Wohlfahrtseinrichtungen, welche die Stadtverwaltung eingeführt hatte, daß sie in den kalten Wintermonaten dem Fahrpersonal an den Endpunkten warmen Kaffee verabreichen ließ und ihm an heißen Sommertagen kalten Kaffee zur Erfrischung gewährte, hat auch die Gesellschaft nach der Übernahme der Straßenbahn in anerkennenswerter Weise beibehalten.

V. Die kommunale Bedeutung der Straßenbahn für Königsberg.

Die zivilisatorischen und volkswirtschaftlichen Aufgaben, welche die Eisenbahnen im Personenverkehr für das Staatsganze zu erfüllen haben, liegen den Straßenbahnen für den Bereich ihres kleinen Betriebskreises ob. Ihr Hauptzweck besteht daher darin, dem Verkehre zu dienen und die Anforderungen, die dieser an ihre Leistungsfähigkeit stellt, zu befriedigen. Dem gewaltig zunehmenden Verkehre der Großstadt genügte die Wagen- und Omnibusbeförderung in keiner Weise; es galt vielmehr, ein Beförderungsmittel zu finden, das die Massen sicher, leicht und trotzdem billig an den Ort ihrer Bestimmung schafft. Das vollkommenste Beförderungsmittel dieser Art, das der Menschengeist bis jetzt ermittelt hat, ist die Straßenbahn. Sie hat vor allem die Aufgabe, einer möglichst großen Menschenmenge Gelegenheit und Möglichkeit zu schneller und billiger Fahrt zu bieten; diese an sie gestellte Forderung zu erfüllen, muß ihr Hauptbestreben sein. Durch Lösung dieser Frage dient sie sogar dem allgemeinen Fernverkehr, indem sie die Beförderung von den oft abseits liegenden Bahnhöfen in das Stadtinnere übernimmt. In Königsberg liegen die Bahnhöfe auch an der Peripherie der Stadt, zum Teil außerhalb der alten Festungswälle. Eine gute Verbindung mit ihnen ist zur normalen Bewältigung des Verkehrs von und nach den einzelnen Stadtbezirken durchaus notwendig. Dies erkannte die Stadtverwaltung frühzeitig, und die erste Straßenbahn, für die sie am 26. August 1880 eine Submission aus-

schrieb, war die Linie von den beiden Hauptbahnhöfen nach dem Stadtinnern. Diese Pferdebahn wurde von den Eisenbahnbau-Unternehmern Reymer & Masch auch unter den ersten Strecken gebaut und Ende 1881 eröffnet.

Die Straßenbahnen sind aber nicht ausschließlich Verkehrsmittel; sie haben auch noch in vieler anderer Hinsicht kommunale Bedeutung. Sie sind mit einer von den Faktoren, die zur Hebung von Handel, Industrie und Gewerbe beitragen. Schon bald nach seiner Gründung entwickelte sich Königsberg zu einem wichtigen Handelsplatz des deutschen Ostens. Zu seinem Aufschwunge trug lediglich seine günstige Lage in unmittelbarer Nähe der Ostsee bei. Vor allem ist es im Winter ein wichtiger Umladeplatz für den Handel nach Rußland, da Pillau, der Seehafen Königsbergs, der letzte östliche Seehandelsplatz ist, welcher der Vereisung nicht unterliegt. Eine wesentliche Förderung des Handels bedeutete der Bau des Königsberger Seekanals am Ende des vorigen Jahrhunderts. Durch diese Wasserstraße ist es auch Schiffen von größerem Tiefgange möglich, direkt bis Königsberg zu kommen. Infolgedessen hob sich das Geschäftsleben in Königsberg ganz bedeutend, woran die schnelle örtliche Beförderung durch die Straßenbahn einen nicht geringen Anteil hatte. Denn Ersparnis an Zeit und Kraft bei Ortsveränderungen ist der Hauptdienst, den die Straßenbahn dem städtischen Geschäftsbetriebe und Gewerbeleben leistet, wodurch sie beides fördert und den Ortswohlstand erhöhen hilft. Daß die Handel- und Gewerbetreibenden diesen Vorteil zu schätzen wissen, sieht man deutlich daraus, daß sie sich mit Vorliebe in den Straßen ansiedeln, die von Straßenbahnlinien durchzogen werden.

Während also der Handel schon immer ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Königsberg gewesen ist,

waren die industriellen Unternehmungen der Stadt fast ohne Bedeutung. Erst in den letzten dreißig Jahren hat sich die Industrietätigkeit in Königsberg etwas gehoben. Zu den bekanntesten privaten industriellen Unternehmungen gehört heute vor allem die Union-Eisengießerei mit Lokomotivenfabrik und neuerdings auch einer Schiffswerft und die Steinfurtsche Waggonfabrik. Eine ganz neue Art der Industrie ist für Königsberg in den beiden Zellstoffabriken, der Königsberger Zellstoffabrik am oberen nnd der Norddeutschen Cellulosefabrik am unteren Pregel, entstanden. Diesem Industriezweig kommt besonders die gute Lage an einem schiffbaren Flusse, der Waldreichtum des deutschen Ostens und die Nähe der unerschöpflichen Wälder Rußlands zu statten. Aus denselben Gründen hat sich in Königsberg eine rege Holzindustrie entwickelt, die sich besonders längs der Wasserstraße des Pregels ausgebreitet hat. Zur schnelleren Verwertung der landwirtschaftlichen Getreideprodukte wurde am unteren Pregel die große Königsberger Walzmühle und der in seiner Größe in Deutschland einzig dastehende Silospeicher errichtet. Der industrielle Aufschwung bewirkte ein größeres Zusammenströmen der arbeitenden Bevölkerung in Königsberg, deren Unterbringung in geeignete Wohnstätten nicht ohne Schwierigkeit vor sich gehen konnte. Interessant ist es nun zu beobachten, wie die einzelnen Bevölkerungsschichten in der Zeit, in der Königsberg eine Straßenbahn besitzt, an Zahl gewachsen sind und ihren Wohnsitz gefunden haben, und wie die Straßenbahn dabei helfend mitgewirkt hat. Wie sehr sich in Königsberg Gewerbetätigkeit, Handel und Verkehr in den Jahren, in denen in der Stadt der Straßenbahnbetrieb eingeführt ist, entwickelt haben, zeigt die Tabelle auf Seite 187. Sie gibt die Zahlen für das erste

Betriebsjahr der Pferdeeisenbahn 1882, für das Jahr der Eröffnung der ersten städtischen elektrischen Straßenbahn 1895 und zum Vergleiche damit für das Jahr 1907.

Während der Zeit des Betriebes der Pferdeeisenbahn hatte sich die Zahl der in der Industrie, in Handel und Verkehr Tätigen um ca. 25 Prozent, die der in der Landwirtschaft und den ihr verwandten Zweigen Beschäftigten um 20 Prozent vermehrt. Im Jahre 1907, in der Zeit der vollen Entwicklung des Königsberger Straßenbahnwesens, waren die in Handel und Verkehr Beschäftigten von 30215 auf 60158 und die in der Industrie Tätigen von 46769 auf 89104, also auf das Doppelte gegen das Jahr 1882 gestiegen. Nun soll gewiß nicht behauptet werden, daß diese Steigerung allein der Straßenbahn zuzuschreiben ist. Es wird aber auch nicht bestritten werden können, daß sie einer der mitwirkenden Faktoren gewesen ist. Daß die Landwirtschafttreibenden sich verdreifacht haben, von 1339 auf 3919, ist hauptsächlich eine Folge der Eingemeindung der Vororte, wo Landwirtschaft und Gärtnerei viel lebhafter betrieben wurden, als es in der Innenstadt möglich war.

Seit der Wiederaufrichtung des deutschen Kaisertums, besonders aber in den letzten dreißig Jahren, haben sich Industrie und Handel des geeinigten Deutschen Reiches zu einer von der ganzen Welt bewunderten Höhe der Entwicklung aufgeschwungen. Dies hatte ein gewaltiges Zusammenströmen von Volksmassen in den Großstädten, Industriezentren und Handelsmetropolen zur Folge.

Königsbergs Einwohnerzahl ist von 1881, dem Eröffnungsjahr der ersten Straßenbahn daselbst, bis zum Sommer 1913 von 142067 auf 260000 gestiegen, wobei allerdings ein Zuwachs von rund 20000 Personen durch die Eingemeindung im Jahre 1905 mitgerechnet werden muß. Immerhin beträgt die Zunahme auch ohne diese

Beruf und soziale Stellung der Bevölkerung Königsbergs in den Jahren 1907, 1895 und 1882.

Berufsabteilungen	Stellung im Beruf	Jahr der Zählung	Die Bevölkerung nach dem Beruf der Erwerbstätigen: Erwerbstätige: Gesamtzahl	Darunter weibliche	Dienende für häusl. Dienste, im Haushalt ihrer Herrschaft lebend, und Angehörige ohne Hauptberuf	Berufszugehörige insgesamt
A. Landwirtschaft, Gärtnerei und Tierzucht, Forstwirtschaft und Fischerei	Selbstständige	1907	337	30	636	973
		1895	215	34	410	625
		1882	141	16	449	590
	Höhere Angestellte	1907	97	25	82	179
		1895	68	2	67	135
		1882	63	2	79	142
	Gehilfen, Arbeiter	1907	1 627	705	1 140	2 767
		1895	441	139	355	796
		1882	396	120	211	607
	Zusammen	1907	2 061	760	1 858	3 919
		1895	724	175	832	1 556
		1882	600	138	739	1 339
B. Industrie, einschließlich Bergbau und Baugewerbe	Selbstständige	1907	6 908	2 681	11 477	18 385
		1895	6 673	2 656	12 284	18 957
		1882	7 663	3 893	12 397	20 060
	Höhere Angestellte	1907	2 499	773	2 612	5 111
		1895	683	59	1 099	1 782
		1882	308	11	327	635
	Gehilfen, Arbeiter	1907	31 566	7 230	34 042	65 608
		1895	18 885	4 182	19 194	38 079
		1882	13 564	1 831	12 510	26 074
	Zusammen	1907	40 973	10 684	48 131	89 104
		1895	26 241	6 897	32 577	58 818
		1882	21 535	5 735	25 234	46 769
C. Handel und Verkehr, einschließlich Gast- und Schankwirtschaft	Selbstständige	1907	5 231	1 721	8 801	14 032
		1895	4 417	1 372	9 533	13 950
		1882	3 763	873	10 083	13 846
	Höhere Angestellte	1907	4 509	1 475	4 311	8 820
		1895	2 416	365	3 407	5 823
		1882	1 346	84	2 481	3 827
	Gehilfen, Arbeiter	1907	18 039	4 429	19 267	37 306
		1895	9 210	2 604	8 965	18 184
		1882	6 861	1 529	5 681	12 542
	Zusammen	1907	27 779	7 625	32 379	60 158
		1895	16 043	4 341	21 914	37 957
		1882	11 970	2 486	18 245	30 215

über 70 Prozent. Eine Bevölkerungszentralisation in solchem Umfange wäre gar nicht möglich gewesen, wenn nicht die Technik des Verkehrs, vor allem die des lokalen Massentransportes von Personen, imstande gewesen wäre, die unausbleiblichen Folgen solcher Bevölkerungsverdichtung zu paralysieren. Die städtischen Behörden hatten ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß dem enormen Zuzuge an Einwohnern auch stets die richtige lokale Verteilung gegenüberstand. Ohne den der Massenbeförderung dienenden Straßenbahn- und Vorortsverkehr hätte dies aber gar nicht bewerkstelligt werden können. Dieser half über räumliche Entfernung hinweg und machte sie kaum fühlbar. In einer ganz besonders schwierigen Lage befand sich Königsberg. Bis zum Jahre 1911 war es von einem starren Festungsgürtel eingeschnürt. Um ihn herum hinderten einengende Rayonbestimmungen jede Bautätigkeit. Erst außerhalb der Rayongrenzen konnte sich ein Kranz von Vororten entwickeln. Um zu ihnen zu gelangen, mußte stets das unbebaute Zwischengelände passiert werden. Hier konnte nur ein planmäßig organisierter Straßenbahnverkehr Abhilfe schaffen. Die Bevölkerungsdichtigkeit war hauptsächlich in den Arbeitervierteln bis zu einer erschreckenden Höhe gestiegen. Die Häuser waren sogenannte Mietskasernen und hatten oft ein und mehr Hinterhäuser. Es war daher eine dringende Aufgabe der Gemeinde, für die Besserung der traurigen Wohnungsverhältnisse zu sorgen, wie sie die in allen Großstädten und auch in Königsberg herrschende Wohnungsnot gezeitigt hatte. Dazu stehen der Kommune hauptsächlich zwei Möglichkeiten zu Gebote: entweder selbst den Bau gesunder Wohnungen in die Hand zu nehmen oder den privaten Neubau von Häusern mit kleinen Wohnungen zu fördern und deren Benutzung den weniger bemittelten

Bevölkerungsschichten zu ermöglichen. Wegen der Übervölkerung der Stadtteile innerhalb der Wallumschließung und wegen der sehr hohen Bodenpreise konnte eine gesunde Wohnungsreform in Königsberg nur in den Vororten der Stadt vorgenommen werden. Damit diese Neubauten auch bezogen werden konnten und sich rentierten, war es unbedingt nötig, zwischen dem Zentrum der Stadt uud den Vororten geeignete Verkehrsverbindungen zu schaffen. Deshalb hat die Stadtgemeinde als Inhaberin der Königsberger Straßenbahnen ihr Hauptaugenmerk auf die Anlage solcher Bahnen gerichtet; ja, sie hat sogar Vorortsbahnen gebaut, von denen sie genau wußte, daß sie anfangs die Rentabilität des Gesamtunternehmens schädigen mußten. Wie nötig eine Dezentralisation der Bevölkerung Königsbergs für einige Stadtteile war und auch ist, mag daraus erhellen, daß im Jahre 1905 in den am dichtesten bevölkerten Stadtteilen, dem Sackheim 494 und dem Haberberg gar 534 Personen auf einem Hektar wohnten. Hier war also eine lokale Verteilung ganz besonders notwendig. Der Vorortsverkehr der Eisenbahnen kann in Königsberg nur in beschränktem Maße helfend einwirken, da er an bestimmte Zeiten gebunden ist, und für ihn überhaupt nur die beiden Strecken: Königsberg—Ratshof—Pregelbahnhof und Königsberg—Ponarth—Schönbusch in Betracht kommen. Für alle anderen Vororte und zum Teil auch für die genannten ist und bleibt die Straßenbahn das einzige und wichtigste Verkehrsmittel. Bei ihr dürfen die Bewohner nicht ängstlich mit der Minute rechnen. Sie allein begünstigt infolge ihrer jederzeitigen Bereitschaft, Billigkeit und Bequemlichkeit in hervorragendem Maße die Ansiedlung in der Peripherie der Stadt und über sie hinaus in den entfernten Vororten. Welche Bedeutung für die Besiedelung dieser

Stadtgegenden die Straßenbahn hat, erkennt man am klarsten aus ihrer regelmäßigen Überfüllung in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden. Diese Tatsache erklärt sich leicht daraus, daß infolge der Entfestigung die Vororte weiter ausgebaut werden und immer näher an Königsberg heranrücken konnten. Viele Personen, die früher ihren Lebensunterhalt in den Vororten selbst gefunden hatten, suchen jetzt Arbeit in der Stadt, und ebenso ziehen viele Städter aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen in die Vororte. So findet also täglich ein regelmäßiger Verkehr dieser Bewohner vom Innern der Stadt nach der Peripherie statt.

Schon vor der Eröffnung der Straßenbahn hat die Eisenbahnverwaltung auf den bereits erwähnten Linien dieses Bestreben der Bevölkerung unterstützt. Für die Arbeiterschaft der unteren Pregelgegend und von Rathshof ist die Eisenbahn auch heute noch das wichtigste Beförderungsmittel. Ebenso sorgen für den Ausflugsverkehr nach der nahe gelegenen Samlandküste der Ostsee die Königsberg-Cranzer Eisenbahn, die Samland-Eisenbahn und die Pillauer Eisenbahn. Viele Königsberger wohnen einen großen Teil des Sommers über an der See und benutzen täglich Eisenbahn und Straßenbahn, um ihren Dienst in der Stadt erledigen zu können und ihren Kindern den Besuch der Schule zu ermöglichen. Ein solcher der Gesundheit dienender ständiger Sommer-Kuraufenthalt an der See wäre für die Mehrzahl ohne Mitwirkung der Straßenbahn ausgeschlossen.

Da infolge der Bevölkerungszunahme der Grund und Boden innerhalb der Festungsumwallung immer beschränkter geworden war, hatten es die größten industriellen Unternehmungen vorgezogen, aus Königsberg herauszugehen und in den Vororten neue Anlagen zu errichten. Dort war der Baugrund noch billig, und der

Ausdehnung ihres Betriebes stellten sich keine Hindernisse in den Weg. Dem Vorbilde der Privatunternehmungen folgte die Stadtverwaltung insoweit, als sie gleichfalls Gasanstalt und Elektrizitätswerk aus dem Stadtinnern nach dem Vororte Cosse verlegte. Viele Angestellte behielten aber ihren Wohnort in Königsberg weiter bei und benutzten die Straßenbahn, um zu ihrer neuen Arbeitstätte zu gelangen.

Trotzdem zeigen gerade diese Vororte in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung. Leider fehlt von der Zeit vor der Eingemeindung ein zuverlässiges Material über den Bevölkerungsstand der Vororte Königsbergs. Erst aus dem Eingemeindungsjahr 1905 haben wir die ersten authentischen Zahlen, welche die beifolgende Tabelle veranschaulicht. Die zweite Tabelle bringt die Bevölkerungszahlen vom Jahre 1910 und nach der Entfestigung vom 1. Juli 1913.

Von den aufgeführten Vororten haben alle regelmäßige Straßenbahnverbindung, mit Ausnahme des Tragheimer Ausbaues. Dieser weist auch die geringste Bevölkerungszunahme auf, von 2395 auf 3086, und sie ist wohl ziemlich allein eine Folge des Wachstums der Villenkolonie Maraunenhof, die mit Königsberg durch eine elektrische Bahn verbunden ist. Gar nicht mitzuzählen ist der „Nasse Garten“, dessen Bewohner noch in derselben idyllischen Abgeschlossenheit wie vor vielen Jahren leben. Sie wohnen zum großen Teile in einstöckigen Häuschen, pflegen dahinter ihren Gemüsebau und betreiben ihre kleine Viehzucht. Von einer Bautätigkeit merkt man fast gar nichts, da es an einem festen Zufuhrwege am Flusse mangelt, wie ihn das rechte Pregelufer im Holsteiner Damm hat. Die Einwohnerzahl dieses Stadtteiles ist daher auch ziemlich unverändert geblieben; eine Wendung wird wohl erst

Stand der Bevölkerung in den Vororten Königsbergs in den Jahren 1905, 1910 und 1913.

Stand im Jahre 1905

Vororte	Bevölkerungszahl überhaupt			Wohnstätten überhaupt			Haushaltungen				Fläche in ha	Bevölkerung auf 1 ha
	zusammen	männliche Bevölkerung	weibliche Bevölkerung	zusammen	Wohnhäuser	sonstige Wohnstätten	überhaupt	davon waren solche mit 2 od. mehr Personen	solche einzellebender Personen	Gasthäuser, Anstalten und desgl.		
Cosse, Ratshof, Amalienau	1 148	532	616	97	94	3	233	220	12	1	388	3
Mittelhufen, Am Landgraben	6 664	2 886	3 778	330	324	6	1 569	1 485	78	6	498	13
Vorderhufen	380	190	190	22	22	—	96	89	7	—	123	3
Tragh. Ausbau, Ziegelhof, Maraunenhof . .	2 395	1 184	1 211	92	91	1	512	499	13	—	327	7
Karolinenhof, Kalthof, Sackheimer Ausbau	1 538	749	789	68	66	2	351	335	15	1	443	3
Mühlenhof, Rosenau .	1 520	750	770	64	59	5	329	319	9	1	447	3
Ponarth	8 882	4 376	4 506	248	246	2	1 946	1 898	46	2	635	14
Nasser Garten . . .	4 486	2 127	2 359	197	194	3	1 056	1 005	51	—	406	11

Stand im Jahre 1910 / Stand am 1. Juli 1913

Vororte	Bevölkerungszahl überhaupt			Wohnstätten überhaupt			Haushaltungen				Fläche in ha	Bevölkerung auf 1 ha	1. Juli 1913: Bevölkerungszahl	1. Juli 1913: Bevölkerung auf 1 ha
	zusammen	männliche Bevölkerung	weibliche Bevölkerung	zusammen	Wohnhäuser	sonstige Wohnstätten	überhaupt	davon waren solche mit 2 od. mehr Personen	solche einzellebender Personen	Gasthäuser, Anstalten und desgl.				
Cosse, Ratshof, Amalienau	2 584	1 148	1 436	202	195	7	526	510	14	2	388	7	5 382	14
Mittelhufen, Am Landgraben	11 273	4 819	6 554	487	478	9	2 675	2 505	161	9	498	23	16 895	34
Vorderhufen	650	317	333	33	32	1	157	151	6	—	123	5	947	8
Tragh. Ausbau, Ziegelhof, Maraunenhof .	2 810	1 340	1 470	154	151	3	592	579	13	—	327	9	3 086	10
Karolinenhof, Kalthof, Sackheimer Ausbau	2 004	979	1 025	106	94	12	471	451	20	—	443	5	4 167	9
Mühlenhof, Rosenau .	2 465	1 184	1 281	86	82	4	535	519	16	—	447	6	3 763	8
Ponarth	9 788	4 811	4 977	286	275	11	2 207	2 147	60	—	635	15	11 861	19
Nasser Garten . . .	4 074	1 927	2 147	209	206	3	995	929	66	—	406	10	4 818	12

die Vollendung des neuen Zentralbahnhofes und der über den Nassen Garten führenden zweietagigen Eisenbahnbrücke bringen. Alle anderen Vororte zeigen eine sehr bedeutende Steigerung der Bevölkerungszahl, die bei manchen in den wenigen Jahren auf das Doppelte, Dreifache, ja bis über das Vierfache gestiegen ist. Diese Zahlen beweisen somit aufs klarste, daß alle Vororte in den letzten 10 Jahren ein rapides Wachstum zu verzeichnen haben, besonders diese, die einen lebhaften Vororts- und Straßenbahnverkehr haben. (Siehe Tabelle S. 192, 193.)

Seitdem im Jahre 1906 auch Maraunenhof eine Straßenbahn erhalten hat, erfreuen sich mit alleiniger Ausnahme des Tragheimer Ausbaues alle Vororte einer regelmäßigen Straßenbahnverbindung mit dem Stadtinnern. Für sie ist Königsberg zum wirtschaftlichen Zentrum geworden. In den letzten Jahren haben sich sowohl private wie kommunale Unternehmen in den Vororten angesiedelt und neue, den Fortschritten der Technik entsprechende Werke errichtet. Dort fanden sie billiges Bauterrain, die Möglichkeit weiterer Ausbreitung in wenig angebautem Gelände und waren nicht an die für den Stadtbezirk geltenden strengen polizeilichen Vorschriften gebunden. Diese Unternehmen werden aber zum großen Teile von Königsberg aus geleitet, so daß immer ein längerer Weg zwischen Heim, Hauptleitung und Arbeitsstätte liegt. Eine derartige Entwicklung war natürlich nur dadurch möglich, daß aus dem Stadtinnern als dem Wirtschaftszentrum nach dem Kreise der Vororte als dem Sitze der gewerblichen Anlagen Straßenbahnen radial nach allen Richtungen geführt wurden.

Wenn es nun auch falsch wäre, die Ursachen dieses raschen Emporblühens der Vororte einzig und allein auf Rechnung der Straßenbahnverbindung zu setzen, so wäre

es andererseits nicht minder falsch, diesen Einfluß leugnen zu wollen. Wenn auch sehr viel die Entfestigung und die dadurch hervorgerufene rege Baulust zur schnellen Entwicklung der Vororte beigetragen haben mag, so tut diese allein es auch nicht, wie man es im allgemeinen an dem recht erheblichen Wachstume der Vororte vor Beginn der Entfestigung in den Jahren 1905 bis 1910 sehen und im einzelnen an dem Aufblühen von Kalthof verfolgen kann, das noch ganz in unentfestigtem Terrain liegt.

Eine eigenartige Erscheinung kann man bei den Mittelhufen und in Amalienau beobachten; hier hat die Straßenbahn nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität der Bewohnerschaft günstig beeinflußt. Durch die bequeme Verbindung angelockt, siedelten sich immer mehr Rentner, Geschäftsleute und Beamte an. Die Straßenbahn ermöglichte es ihnen ja, die Mittagszeit zu Hause zubringen zu können. Der Zuzug dieser wohlhabenden Leute verursachte zunächst eine Steigerung der Mietspreise; dann aber schrieb er der Bautätigkeit ganz bestimmte Bahnen vor. Es wurden vorzugsweise solche Wohnungen gebaut, die von diesen Mietern bevorzugt wurden. Weiter hinaus entsanden prächtige Villen, wo man die Annehmlichkeiten des Landlebens genießen konnte und die Genüsse der Großstadt nicht entbehren durfte. Die ärmeren Leute wurden immer mehr zurückgedrängt; sie zogen zum größten Teile nach der Arbeiter-Gartenstadt Ratshof ab, deren Einwohnerzahl sich in den letzten drei Jahren mehr als verdoppelt und in den letzten acht Jahren fast verfünffacht hat. Diese Arbeiter-Gartenstadt ist vom „Allgemeinen Wohnungsbauverein zu Königsberg i. Pr.“ errichtet worden und wird von ihm als vorbildlich hingestellt. Sie bietet jedem Arbeiter eine kleine, der Neuzeit ent-

sprechend eingerichtete Wohnung und vor dem Hause ein Gärtchen zur Erholung in den Feierstunden. Mit der Stadt ist sie durch elektrische Straßenbahn und durch Vorortzüge verbunden.

Die Lösung der Arbeiter-Wohnungsfrage in den Großstädten ist vielleicht das schwierigste Stück der ganzen sozialen Frage überhaupt, und hierin liegt die große soziale Bedeutung der Straßenbahn für die Kommunen, daß sie zur Klärung dieser Frage an ihrem Teile mit beitragen hilft. Je mehr Einwohner sich in den Städten zusammendrängen, desto höher steigt der Wert von Grund und Boden, desto unerschwinglicher werden die Mietspreise für die unbemittelten Bevölkerungsschichten. Die Folge davon ist, daß sie in unzureichenden Räumen in großen Mietskasernen zusammengepfercht wohnen, wo ihre Kinder unter dem Mangel an Luft und Licht verkommen und ein ungesundes Geschlecht heranwächst. Ausreichende und verhältnismäßig billige Wohnungen werden für die ärmeren Bewohner der Großstädte aber nur in deren Umgebung in den Vororten zu beschaffen sein, wo der Baugrund noch nicht unter dem Drucke der Bodenwertsteigerung der Spekulation steht. Ein Wohnen in den Vororten oder in den vom Mittelpunkte der Stadt entfernt gelegenen Stadtteilen ermöglichen und begünstigen die Straßenbahnen in hervorragender Weise. Dadurch ist dem weniger Bemittelten die Möglichkeit gegeben, sich in den Vororten oder an der Peripherie der Stadt eine gesunde, seinen Ansprüchen entsprechende Wohnung für eine billige Miete zu erstehen, für die er im Innern der Stadt kaum die nötigsten Räume erhalten würde. Bietet ihm doch die Straßenbahn ein billiges, gut funktionierendes Verkehrsmittel, das ihm die Entfernung von Heim und Arbeitsstätte kaum fühlbar macht.

Die Straßenbahnen sind also dadurch, daß sie der Bewohnerschaft der Großstädte die nahe der Stadtgrenze gelegenen Stadtteile und die Vororte bequem zugänglich machen, für die Stadtverwaltung ein wichtiger Faktor, eine zielbewußte Wohnungspolitik durchzuführen. Aber daneben dienen sie den Gemeinden aus demselben Grunde auch als ein geeignetes Mittel, eine planmäßige Bodenpolitik zu treiben. Dieses trifft wohl für keine Stadt mehr zu als für Königsberg, das gegenwärtig im ersten Stadium der Entfestigung steht. Königsberg hat in den eingemeindeten Vororten die Straßen regulieren, Gas- und Wasserleitung hinausführen und die Kanalisation ausbauen müssen. Durch diese den Einwohnern gebotenen Vorteile, vor allem aber durch den Fortfall der Rayonbeschränkungen haben die Grundstücke in den entfestigten Stadtteilen plötzlich eine enorme Wertsteigerung erfahren. Da diese zum größten Teile ohne Zutun der Eigentümer gekommen ist, so ist sie vom sozialpolitischen Standpunkte durchaus nicht zu billigen. Die Stadtverwaltung hat es daher als ihre Aufgabe betrachtet, die Spekulation mit dem Grund und Boden und den darauf entstandenen Neubauten zu verhindern, da diese die Grundstückswerte nur noch mehr steigern würde. Durch Vorbesteuerung, erhöhte Umsatzsteuer und Wertzuwachssteuer haben die städtischen Behörden die Konjunkturgewinne besteuert und sie dem Allgemeinwohle nutzbar zu machen versucht. Aber dieses Mittel allein muß auf die Dauer versagen, wenn die Stadtverwaltung nicht dafür Sorge trägt, die an der neuen Stadtgrenze gelegenen billigen Grundstücke für die Mieter dadurch bewohnbar zu machen, daß sie durch geeignete Verkehrseinrichtungen ihnen über die größere Entfernung hinweghilft. Dieses kann allein durch die Straßenbahn geschehen; sie wird auf diese Weise zum

Preisregulator für die günstiger gelegenen Grundstücke, so daß ihre Werte nicht ins Ungemessene wachsen können. Eine wirksame, von Erfolg gekrönte Bodenpolitik werden die Großstädte ohne Mitwirkung der Straßenbahn daher kaum durchführen können. Mit Recht haben die städtischen Behörden Königsbergs die Straßenbahn deshalb überall bis zur äußersten Stadtgrenze ausgebaut, um auch dort den Grund und Boden der Bebauung zu erschließen.

Die Straßenbahn ist also für die Stadtgemeinde von so großer sozialer Wichtigkeit, daß sie heute gar nicht mehr entbehrt werden könnte. Ganz besonders trifft dies für Königsberg zu, dessen Vororte infolge des früher nicht bebauungsfähigen Festungsgeländes mehr oder weniger weit vor den Toren liegen.

Eine jede Stadtverwaltung müßte daher niemals den Gesichtspunkt aus den Augen verlieren, daß sie in der Straßenbahn einen volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Faktor ersten Ranges besitzt, dessen Fortbestand für die Stadt eine unabweisbare Notwendigkeit ist. Keine Stadtgemeinde müßte aus diesem Grunde in ihrem eigenen Interesse das Straßenbahnwesen so weit aus der Hand geben, daß ihr jedes mitbestimmende Recht bei dessen Verwaltung und Entwickelung versagt ist. Es wäre indessen auch nicht richtig, das Straßenbahnunternehmen zu einer Einnahmequelle für die städtische Steuerverwaltung zu machen, welche die Steuerzahler in erheblichem Maße entlasten soll. Dieses Motiv darf erst in zweiter Linie entscheidend sein. Es darf nie außer acht gelassen werden, daß die Straßenbahn mit jeder Vergrößerung des Gewinnes, den sie abwerfen soll, einen Teil ihrer sozialen Bedeutung verliert.

Schlußbetrachtungen.

Bei einem Rückblicke auf die Entwickelung des Königsberger Straßenbahnwesens muß die Verschiedenheit der Faktoren auffallen, die dabei mitgewirkt haben. Die einzelnen Phasen seit dem Bestehen des Straßenbahnverkehrs sind in Kürze folgende:

1. 14 Jahre hindurch Privatbetrieb als Pferdebahn,
2. 14 Jahre langer Konkurrenzkampf zwischen Stadtgemeinde und Aktiengesellschaft,
3. $1^1/_2$ Jahre währende Verwaltung der elektrischen Bahn durch die Stadt allein,
4. seit 3 Jahren abermalige Verpachtung an eine Aktiengesellschaft.

Hauptsächlich der zweiten Periode hat es Königsberg zu danken, daß sein Straßenbahnnetz an Ausdehnung und Betriebslänge jeder an Einwohnerzahl gleich großen Stadt ebenbürtig, zum Teil sogar überlegen ist. Wenn man für Königsberg auf Grund der Entwickelung seines Straßenbahnwesens die in der Gegenwart viel erörterte Frage entscheiden wollte, ob für das Gemeinwohl kommunaler oder privater Betrieb vorteilhafter sei, so könnten zur Beantwortung dieser Frage nur die beiden letzten Perioden in Betracht kommen.

Daß die Stadtgemeinde bei ihrer Verwaltung keine großen Erfolge aufzuweisen hat, das lehrt schon die Kürze der Zeit, nach der sie die Straßenbahn freiwillig wieder aus der Hand gab. Nach jahrelangem Kampfe hatte sie endlich das Ziel erreicht, das gesamte Bahnunternehmen in ihr Eigentum zu bekommen. Sie konnte

unbehindert alle Schritte tun, von denen sie sich einen Erfolg versprach. Sie regelte die Strecken einheitlich und legte sie zusammen, wie es ihr am zweckmäßigsten erschien; sie schränkte die Wagenfolge ein und ließ in den Fahrpreisen eine erhebliche Steigerung eintreten. Ja, sie nahm nur die notwendigsten Reparaturen vor, so daß sich zur Zeit der Verpachtung an vielen Wagen Anzeichen starker Abnutzung bemerkbar machten. Trotzdem versagten alle Mittel; die Straßenbahn erforderte nach wie vor Zuschüsse aus dem allgemeinen Stadtsäckel. Wenn man auch gerne zugeben will, daß die Stadtgemeinde das Straßenbahnnetz in vorbildlicher Weise ausgebaut und bei manchen Strecken mehr auf das Interesse der Bürgerschaft als auf Rentabilität gesehen hat, so liegt doch die Hauptschuld an dem Bürokratismus, an der Schwerfälligkeit und Umständlichkeit, die jeder kommunalen Verwaltung anhaften, wenn sie nicht kaufmännisch betrieben werden kann. Diese Ursachen des Mißerfolges hat der Oberbürgermeister von Königsberg Dr. Körte in der Stadtverordnetenversammlung vom 15. November 1913 auch offen zugegeben: er hebt den Mangel an kaufmännischem Geiste bei der Handhabung der der städtischen Verwaltung unterstehenden Betriebe hervor und tadelt das zu langsame, schwerfällige Vorgehen der städtischen angestellten Organe, das in der Unselbständigkeit begründet sei, zu der sie verurteilt seien. Dagegen spricht er der jetzigen Pächterin, der E. S. K. A., uneingeschränktes Lob aus, indem er sagt, sie habe im Laufe der letzten drei Jahre mit „affenartiger“ Geschwindigkeit das durchgeführt, was der Stadt in zehn Jahren nicht möglich war. Als überzeugende Beispiele weist er auf die neuen Bauten des Elektrizitätswerkes in Cosse und des Verwaltungsgebäudes am Mühlenberge hin. Am Schlusse seiner Ausführungen

stellt er das Urteil auf, ein Privatbetrieb kann immer vorteilhafter wirtschaften.

Den Beweis einer erfolgreichen Bewirtschaftung durch einen energischen kaufmännischen Betrieb hat die E. S. K. A. unleugbar erbracht; denn gleich im ersten Wirtschaftsjahre erzielte sie einen namhaften Reingewinn, was der Stadt niemals gelungen war. Um aber jetzt auch schon ein endgültiges Urteil darüber abgeben zu können, ob die gegenwärtige private Verwaltung für die allgemeinen Interessen der Königsberger Bürgerschaft segensreicher sei als die frühere städtische, dazu ist die Zeit von drei Jahren, die ihr Regiment bis jetzt gewährt hat, doch zu kurz. Man wird ihr aber die Anerkennung zollen müssen, daß sie in jeder Weise bemüht gewesen ist, die Hebung des Straßenbahnverkehrs zu fördern, und durch Einführung mancher Bequemlichkeiten dem Publikum das Fahren angenehm zu machen. Sie hat nicht nur den Wagenpark um eine Anzahl neuer eleganter Wagen vermehrt, sondern auch sehr viele alte so vollständig umgebaut, daß sie den neuen an Ausstattung kaum nachstehen. Wenn es ihr bei der Kürze der Verwaltungszeit und bei der Menge der Aufgaben, die ihr nach der Übernahme oblagen, auch noch nicht möglich gewesen ist, die Fahrpreise erheblich zu ermäßigen, so kann man doch aus dem äußerst regen Verkehr schließen, daß die E. S. K. A. sich das Vertrauen des Publikums erworben hat. Die Bürgerschaft hat eben erkannt, daß die Gesellschaft das aufrichtige Bestreben hat, ihren Wünschen nach Kräften entgegenzukommen.

Königsberg steht bei seiner Lage im äußersten Osten des Deutschen Reiches durch die Entfestigung vor fast unübersehbar schwierigen Aufgaben. Dazu kommt, daß der Neubau eines großen Zentralbahnhofes an anderer Stelle dem Außenverkehr neue Bahnen anweisen wird.

Diesen bedeutenden Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden, und den lokalen Verkehr dem veränderten Fernverkehre entsprechend zu gestalten: das sind die Ziele, welche die E. S. K. A. in der nächsten Zeit anzustreben hat. Nach den überraschend günstigen Erfolgen in den ersten drei Verwaltungsjahren läßt sich mit Bestimmtheit erwarten, daß die Gesellschaft auch diesen nicht leicht zu überwindenden Aufgaben gewachsen sein und sie zur Zufriedenheit der Königsberger Bürgerschaft lösen wird.

Lebenslauf.

Ich, Werner Hein, bin am 12. Juni 1889 als Sohn des Rentiers Hein zu Königsberg i. Pr. geboren und im evangelischen Glauben erzogen. In meiner Heimatstadt besuchte ich das Altstädtische Gymnasium, nach dessen Absolvierung ich am 7. März 1910 das Zeugnis der Reife erhielt. Auf der Universität habe ich mich neben naturwissenschaftlichen Studien hauptsächlich mit Staatswissenschaften beschäftigt. Aus diesem Gebiete habe ich auch das Thema meiner Doktorarbeit entnommen. Meine wissenschaftliche Ausbildung empfing ich auf den Universitäten Heidelberg, Berlin und Königsberg, wobei ich besonders Herrn Geheimrat Sering, Herrn Geheimrat Hahn und vor allem Herrn Professor Gerlach zum größten Danke verpflichtet bin. Im Herbste 1914 promovierte ich an der Königlichen Albertus-Universität zu Königsberg i. Pr. zum Doktor der Philosophie.

END OF TITLE